

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ В. Н. КАРАЗІНА
Історичний факультет
Кафедра історіографії, джерелознавства та археології

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до дипломної роботи

магістра

на тему: **Роль транспорту у розвитку міста Харків наприкінці XIX століття
– 1930-х рр.**

Виконав: студент VI курсу денної форми навчання,
напряму підготовки (спеціальності) 032 «історія та археологія»

Тарнавський Андріан Олександрович

Науковий керівник: Посохов Сергій Іванович

доктор історичних наук, професор

Рецензент: Куделко Сергій Михайлович,

кандидат історичних наук, професор

Харків-2024

ЗМІСТ

Вступ.....	3
Розділ 1. Історіографія і джерельна база дослідження.....	8
1.1. Історіографія.....	8
1.2. Джерельна база.....	15
Розділ 2. Приватні автомобілі	20
2.1. Загальна характеристика автомобілів кінця XIX – початку XX ст.....	20
2.2. Перші автомобілі у місті Харків.....	29
2.3. Автопарк Харкова у 1920-1930 роках.....	33
Розділ 3. Розвиток громадського транспорту	41
3.1. Приватні візники.....	41
3.2. Кінна залізниця.....	46
3.3. Електричний трамвай.....	51
3.4. Розвиток автомобільного громадського транспорту та автобусний рух.....	57
3.5. Тролейбусна лінія.....	66
3.6. Спроби розвитку річкового транспорту.....	69
Розділ 4. Міжміське та міжнародне транспортне сполучення	72
3.1. Дорожнє сполучення.....	73
3.2. Залізниця.....	75
3.3. Авіасполучення.....	80
Висновки.....	83
Список використаних джерел і літератури.....	86
Додатки.....	98

ВСТУП

Транспорт завжди відігравав вирішальну роль у розвитку людства, сприяючи економічному зростанню, культурним взаємозв'язкам та соціальним змінам. Упродовж історії транспортні засоби визначали швидкість та обсяги переміщення людей і товарів, формуючи мережу торгівельних шляхів, сполучення між регіонами та міжнародні контакти. З появою нових видів транспорту, таких як залізниці, автомобілі та громадський транспорт, міста зазнавали глибоких трансформацій, що впливало на їхню економічну структуру, демографічні процеси та просторову організацію. Впровадження залізниць у XIX столітті, розвиток трамвайних мереж наприкінці XIX – на початку XX століття та розширення автомобільних шляхів стали важливими віхами у розвитку урбаністичних територій, перетворюючи міста на потужні економічні центри, які стали здатні залучати нові ресурси, підприємства та робочу силу.

Особливо помітною є роль транспорту у становленні та модернізації великих міст. Транспортні інновації не лише визначали економічний потенціал міст, але й значною мірою впливали на соціальні зв'язки, мобільність населення та якість життя. Створення розгалуженої транспортної системи сприяло розширенню міських територій, розвитку промислових зон та виникненню нових районів. Саме через розвиток транспорту міста набували сучасних ознак, змінювали своє обличчя та функціональну структуру. Вплив транспортної системи на розвиток великих міст залишається предметом численних наукових досліджень, оскільки він охоплює широкий спектр питань: від формування просторового планування до соціально-економічних трансформацій та екологічних викликів.

На прикладі міста Харків кінця XIX – початку XX століття можна простежити значення транспортної інфраструктури як важливого чинника розвитку міських агломерацій. Ще на початку XIX століття Харків був

маленьким містечком із населенням близько 10 тисяч осіб, а вже на початку XX століття кількість мешканців перевищувала 240 тисяч. Харків стає помітним промисловим центром півдня Російської імперії. Один за одним виникають машинобудівні заводи, було збудовано паровозобудівний завод, кахельний завод, почало діяти кілька механічних підприємств. Будівництво залізниць відкрило шлях товарним та пасажирським потягам на Москву, Севастополь, Ростов, Київ, Миколаїв, Балашов. Харків перетворився і на великий залізничний вузол. Збільшилася територія міста, і, як наслідок, зросла потреба у доступних засобах пересування.

Протягом цього періоду Харків перетворювався на один із найбільших промислових центрів не лише в Україні, але й на теренах колишньої Російської імперії, а згодом і Радянського Союзу. Важливу роль у цих трансформаціях відігравала розбудова транспортної системи міста, що включала розвиток залізничного сполучення, створення розгалуженої мережі трамвайних маршрутів та будівництво автомобільних доріг.

Актуальність дослідження. Вивчення ролі транспорту у розвитку Харкова в зазначений період є актуальним з кількох причин. По-перше, аналіз транспортних перетворень дозволяє глибше зрозуміти закономірності урбаністичного зростання міста та визначити, як транспортні нововведення вплинули на розширення його меж, появу нових промислових районів та зміну соціальної структури. По-друге, транспортна історія Харкова відображає загальні тенденції розвитку великих міст України у період індустріалізації, що робить її важливою частиною дослідження міської історії України.

По-третє, вивчення впливу транспорту на розвиток Харкова дозволяє провести паралелі з іншими містами Східної Європи, де транспорт також відігравав вирішальну роль у формуванні нових промислових зон і торговельних центрів. Це робить дослідження не лише локально значущим, але й актуальним для ширшого історичного та урбаністичного контексту. Тому тема «Роль транспорту у розвитку міста Харків наприкінці XIX століття – 1930-

х рр.» є важливою для розуміння впливу інфраструктурних змін на міський розвиток і соціально-економічні трансформації як на локальному, так і на загальноєвропейському рівнях.

Об'єкт дослідження – види та типи транспорту та транспортного сполучення міста Харків наприкінці XIX століття – 1930-х рр.

Предмет дослідження – становлення та розвиток транспорту та транспортного сполучення міста Харків наприкінці XIX століття – 1930-х рр. та його вплив на розвиток міста.

Мета роботи – дослідити роль транспорту у розвитку міста Харків наприкінці XIX століття – 1930-х рр.

Завдання дослідження:

- розглянути історіографію і джерельну базу дослідження;
- надати загальну характеристику приватних автомобілів у Харкові у 1900 – 1940 рр. та визначити їх вплив на розвиток міста;
- дослідити розвиток громадського транспорту у Харкові наприкінці XIX ст. – 1930-х рр.;
- розглянути міжміське та міжнародне транспортне сполучення у Харкові та його роль у розвитку міста.

Територіальні рамки дослідження охоплюють межі міста Харків кінця XIX – першої половини XX ст.

Хронологічні межі даного дослідження охоплюють кінець XIX – 1930-ті роки. Обрання нижньої хронологічної межі зумовлено тим, що це час появи першого громадського транспорту м. Харкова – кінної залізниці (1880-ті роки). Верхня хронологічна межа позначена початком Другої світової війни. Подекуди, для кращого висвітлення теми дослідження, ми здійснювали вихід за вказані хронологічні межі.

Методологічною основою дослідження є сукупність принципів системності, історизму, науковості та об'єктивності. Для досягнення мети і вирішення поставлених завдань були використані **методи**:

- евристичний (пошук, систематизація і класифікація джерел із досліджуваної проблеми);
- проблемно-хронологічний метод (розгляд явищ у часовій послідовності, розподіл теми на окремі вузькі проблеми та періоди);
- історико-порівняльний (порівняння характеристик транспортної галузі м. Харкова у різні періоди, вивчення та зіставлення статистичних даних випуску моделей автомобілів тощо);
- історико-генетичний (аналіз еволюції транспортних засобів та транспортної мережі у м. Харків).

Наукова новизна роботи проявляється у тому, що:

- а) вперше систематизовано історіографію та джерельну базу з теми;
- б) показано взаємозв'язок між розвитком транспорту та розвитком міста Харків в першій третині ХХ ст.

Теоретичне значення дослідження полягає у поглибленні розуміння впливу транспортної інфраструктури на розвиток міських просторів, зокрема, у контексті урбанізації та індустріалізації наприкінці ХІХ – першій третині ХХ століття. На прикладі міста Харків висвітлюються загальні закономірності та особливості впливу транспорту на формування міської структури, економічний розвиток, просторові та соціальні зміни. Це дозволяє виявити специфічні риси розвитку великих промислових центрів у контексті східноєвропейської модернізації.

Практичне значення дослідження полягає у можливості оцінити, як транспортні нововведення впливають на просторове розширення міст, формування нових промислових і житлових районів, а також на соціально-економічні трансформації. Результати дослідження можуть бути використані в освітніх та музейних програмах для популяризації історії Харкова, а також у культурно-туристичних проєктах, спрямованих на відтворення історичного обличчя міста. Це сприятиме підвищенню культурної обізнаності місцевих мешканців та туристів щодо ролі транспорту у становленні міської ідентичності

та соціально-економічного розвитку Харкова в період його активної індустріалізації та урбанізації.

Апробація результатів дослідження. Основні положення та висновки наукового дослідження відображені у доповіді на 40-й Міжнародній краєзнавчій конференції молодих учених.

Результати дослідження доповідалися на засіданні наукового студентського гуртка історіографії, джерелознавства та СІД, який функціонує на кафедрі історіографії, джерелознавства та археології ХНУ імені В.Н. Каразіна.

Структура роботи. Робота складається зі вступу, чотирьох розділів, висновків, списку використаних джерел та літератури і додатків. Загальний обсяг роботи складає 114 сторінок.

РОЗДІЛ 1.

ІСТОРІОГРАФІЯ І ДжЕРЕЛЬНА БАЗА ДОСЛІДЖЕННЯ

1.1. Історіографія

Історіографія, яка присвячена вивченню історичної ролі транспорту у розвитку міст, загалом вельми значна. Її можна поділити на 2 великі групи – зарубіжна та вітчизняна.

Перші системні дослідження з історії транспорту та його ролі у розвитку міст з'явилися у другій половині ХХ століття. Автори здебільшого зосереджувалися на аналізі економічних ефектів від розвитку транспортної інфраструктури. Одним із перших дослідників, які розглядали залізниці як фактор урбанізації, був Джон Р. Келлі. У своїй праці "Railways and Urban Development in Nineteenth-Century America"¹, він показав, як розбудова залізниць у Сполучених Штатах сприяла зростанню великих промислових центрів, визначила економічну спеціалізацію міст і сприяла внутрішній міграції населення.

Розвиток проблемної історіографії у 1970-1980-х роках характеризувався появою концепцій транспортних революцій, які позначили новий погляд на вплив транспорту на міську структуру. Ключовою працею цього періоду є книга Пітера Холла "Cities in Civilization" (1998)², де автор показав, як транспортні інновації у різні історичні періоди визначали динаміку розвитку міст, створювали нові моделі просторової організації та впливали на культурний ландшафт урбаністичних просторів.

У 1980-х роках у дослідженнях транспорту спостерігається соціально-культурний підхід. Вчені почали розглядати транспорт не тільки як економічний, але і як соціальний феномен, що змінює спосіб життя,

¹ Kelly John R. Railways and Urban Development in Nineteenth-Century America. Cambridge: Cambridge University Press, 1970.

² Hall P. Cities in Civilization: Culture, Technology, and Urban Order. London: Weidenfeld & Nicolson, 1998.

мобільність та культурні практики міських жителів. Праця Г. Девідсона та М. Кемпбелла "Transport and Urban Development"¹ (1991) стала важливим етапом у розвитку цього напрямку. Автори проаналізували, як розвиток громадського транспорту вплинув на соціальну структуру міст, формування нових житлових районів та доступність міських ресурсів.

Проблеми міського транспорту як важливого елемента міської інфраструктури, мобільності населення особливо актуалізувалися починаючи з 1980-х років²³. З'явилися дослідження транспорту з точки зору економіки – як «кровоносної системи», пов'язаної з господарською діяльністю та просторовою організацією міста⁴. У процесі аналізу взаємовпливу міста та його транспортної системи вчені дійшли очікуваного висновку про наявність прямого та зворотного зв'язків. Зокрема, Глен Яго (Glenn Yago)⁵ висловив думку про те, що моделі використання міського простору визначають характер міського транспорту. Кеннет Баттон⁶ та Арнульф Грюблер⁷ обґрунтували твердження про те, що зміни в транспортних технологіях мали сильний вплив на формування міст та їхніх економік. На більш конкретному рівні Хесус Мірас-Араухо⁸ досліджував роль трамвая у формуванні просторової структури міської економіки на прикладі Ла-Корунья (Іспанія). Він продемонстрував, як транспорт сприяв тому, що у окремих районах цього міста (у першій половині

¹ Davidson G. & Campbell M. Transport and Urban Development. London: Routledge, 1991.

² Cheape, C. W. Moving the Masses: Urban Public Transport in New York, Boston and Philadelphia, 1880–1912. Cambridge, 1980. 285 p.

³ Beesley, M. E. Transport, Research and Economics // Journal of Transport Economics and Policy. 1989. Vol. 23. No. 1. P. 17–28.

⁴ Winston, C. Conceptual Developments in the Economics of Transportation: an Interpretative Study // Journal of Economic Literature. 1985. Vol. 23. No. 1. P. 57–94.

⁵ Yago G. The Decline of Transit: Urban Transportation in German and US Cities, 1900–1970. New York, 1984. 293 p.

⁶ Button K. Transport Economics. 3rd ed. Cheltenham, 2010. 511 p.

⁷ Grübler A. The rise and fall of infrastructures: dynamics of evolution and technological change in transport. Heidelberg – New York, 1990. 305 p.

⁸ Mirás-Araujo, J. The Spanish Tramway as a Vehicle of Urban Shaping: La Coruña, 1903–1962 // The Journal of Transport History. 2005. Vol. 26. No 2. P. 20–37.

XX ст.) відбулося посилення ділової активності, як у сфері виробництва, так і у сфері послуг.

Женев'єв Джуліано та Кеннет Смолл¹ довели, що взаємозв'язок і взаємна детермінація між формуванням міста та транспортною системою фактично має місце на будь-якому історичному етапі.

Сучасні дослідження сфокусовані на глобальних тенденціях у розвитку міських агломерацій та інтеграції транспортних мереж. В праці Д. Левінасона "Urban Transport Systems: Choices for Communities"² (2012) аналізується, як нові транспортні рішення (метрополітен, швидкісні залізниці, розумні транспортні системи) змінюють структуру великих міст, визначаючи їхню конкурентоспроможність і впливаючи на мобільність населення.

Вітчизняна історіографія вивчення транспорту бере свій початок з часів заснування громадського транспорту. Перша така праця, присвячена київському транспорту, була створена одночасно з самим транспортом (трамваєм) – у 1891 р. і її автором був трамвайний будівельник, інженер Аманд Струве³. Того ж року він видав більш загальну працю⁴, в якій йшлося переважно про київський трамвай.

Першим великим виданням радянського періоду з історії транспорту в Україні стало видання Київського трамвайного тресту «Київський трамвай за сорок років» (1933 р.)⁵. Ця книга містить детальний нарис історії київського трамвайного підприємства від його заснування до моменту появи у світі.

У тому ж 1933 р. в журналі «Глобус» з'явилася стаття Федора Бахтинського, яка є коротким історичним нарисом⁶. Його не можна вважати

¹ Giuliano, G., Small, K. A. Is the Journey to Work Explained by Urban Structure? // Urban Studies. 1993. Vol. 30. Issue 9. P. 1485–1500.

² Levinson D. Urban Transport Systems: Choices for Communities. London: Routledge, 2012.

³ Струве А. Е. Киевская городская железная дорога (трамвай). Санкт-Петербург, 1891. 4 с

⁴ Струве А. Е. Описание устройства электрической железной дороги на городских улицах. СанктПетербург, 1891. 15 с.

⁵ Киевский трамвай за сорок лет, 1892–1932. Киев, 1933. 160 с.

⁶ Бахтинський Ф. Від “конки” до трамваю // Глобус. 1933. № 2. С. 15.

окремим дослідженням: це фактично стислий виклад історичного розділу книги «Сорок років Київському трамваю».

На початку 1960-х років вийшла друком двотомна «Історія Києва», в якій згадується про розвиток міського транспорту. Про трамвай, тролейбус і автобус радянського періоду йдеться дуже коротко і переважно в контексті «соціалістичного будівництва» та «боротьби трудящих за виконання п'ятирічного плану»¹.

Вагомим внеском в історіографію транспорту України стало дисертаційне дослідження С. Кульчицького², де розглядається розвиток залізничної мережі в Україні в дорадянський період у зв'язку з промисловою революцією в Росії та її вплив на економіку України. На це дослідження спираються багато істориків, які присвятили себе історії залізничного транспорту в Україні.

Здобуття Україною незалежності визначило новий етап в історіографії транспорту України, почали надходити нові, оригінальні праці. Серед таких праць – дисертаційне дослідження С. Богатчук³, в якому досліджувався соціально-економічний аспект розвитку залізниць в Україні в другій половині XIX ст.- до 1917 р. Автор розглядає історію залізничного транспорту в тісному зв'язку з промисловим підйомом.

Науковці О. Реєнт та О. Сердюк у своїй монографії⁴ акцентують увагу на стані залізничного транспорту в Україні напередодні та в роки Першої світової війни. Спираючись на широку джерельну базу, автори з'ясовують причини обмеження будівництва залізниць у передвоєнні роки, розкривають стан, у якому тоді перебували залізниці. З іншого боку, оскільки автори не ставили перед собою завдання всебічно дослідити залізничний транспорт, деякі актуальні проблеми залишилися поза їх увагою.

¹ История Киева: в 2 томах. Т. 1. Киев, 1963.

² Кульчицкий С.В. Развитие железнодорожного транспорта на Украине в дореволюционный период: Автореф. дис... канд. эк. наук. К., 1963, 18 с.

³ Богатчук С.С. Залізничний транспорт України у другій половині XIX – на початку XX ст. (соціально-економічний аспект): Автореферат дис... канд. іст. наук. К., 2000. 18 с.

⁴ Реєнт О., Сердюк О. Перша Світова війна і Україна. К.: Генеза, 2004. 480 с.

Серед нових вітчизняних праць ґрунтовною є дисертація С. Машкевич¹, у якій проведено комплексний аналіз історіографічних джерел, присвячених історії міського транспорту Києва; введено в науковий обіг об'ємний корпус маловідомих джерел за предметом дослідження. Дисертація детально описує, коли і як у Києві створювалися передумови для зародження громадського транспорту, проаналізовано об'єктивні та суб'єктивні фактори, що вплинули на цей процес; проаналізовано особливості розвитку та функціонування київського трамвая як приватного підприємства; детально розглянуто історію окремих трамвайних підприємств Києва, які обслуговували приміські лінії; проведено порівняльний аналіз функціонування цих підприємств; розглянуто особливості функціонування системи у кризові часи; визначено, які нові виклики постали перед транспортною системою Києва в період після Другої світової війни, з початком інтенсивного зростання розмірів міста та появою мікрорайонів, і окремо – у наш час, за нових економічних умов та за наявності певних суб'єктивних чинників.

У 2020 році вийшла книга дослідника «Історія Київського міського транспорту»², де розглянуто історію міського транспорту Києва від перших проєктів (друга половина XIX ст.) до сьогодення. На багатому фактичному матеріалі, який вперше увійшов до наукового обігу, написано про історію приватного трамвайного підприємства, яке існувало з 1891 по 1918 роки, а також окремих ліній приміського трамвая. Особливу увагу приділено тому, як транспортні проєкти вплинули на розвиток міста, а також новим суспільним відносинам і конфліктам, які виникли з появою міського транспорту. Висвітлено роботу міського транспорту в кризові часи – 1917-1921, 1941-1943

¹ Машкевич С.В. Київський міський транспорт (кінець XIX – початок XXI ст.): Історія становлення та функціонування. Дис... доктора історичних наук за спеціальністю 07.00.01 – “Історія України”. Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київський національний університет імені Тараса Шевченка. Київ, 2019.

² Машкевич С. Історія Київського міського транспорту. Кінець XIX – початок XXI ст. 2020. URL: <https://varto.kiev.ua/shop/books/istoriia-kiyivskogo-miskogo-transportu-kinets-xix-pochatok-xxi-st-stefan-mashkevich/>

та початку 1990-х років. Проаналізовано, як із середини 1950-х років транспорт реагував на нові виклики, пов'язані зі швидким зростанням площі та населення міста. Досліджено основні тенденції функціонування транспорту в період незалежної України, взаємодію об'єктивних і суб'єктивних факторів, що призвели до виникнення нових проблем, та шляхи їх вирішення. Фактичний матеріал доповнюють численні ілюстрації.

Дослідженню історії розвитку громадського транспорту безпосередньо в м. Харків також присвячено чимало праць вітчизняних науковців.

Грунтовною є монографія Д. Багалея, Д. Міллера¹, присвячена історії міста Харкова загалом, однак значна її частина містить відомості про транспортний розвиток міста. Історію транспортного розвитку міста викладено на основі архівних документів, статистичних даних.

В. Вітченко та В. Іващенко на основі статистичних, архівних даних, а також матеріалів попередніх досліджень дослідили історію розвитку харківського електротранспорту².

А. Івченко у своїй книзі вивчив історію харківської конки³. Книга багата архівними матеріалами, окрім того, автор пропонує читачам ознайомитися зі спогадами свідків, зокрема, пасажирів кінно-залізниці, кондуктора кінного трамваю А. А. Бутенка, пасажирки кінного трамваю та першого електричного трамваю мешканки м. Харкова (на час видання книги 102-річної) О. М. Виноградової.

¹ Багалей Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования (1655 – 1905): истор. монография: в 2 т.: Т. 2. Репринт. изд. Х., 1993. 982 с.

² Вітченко В.І., Іващенко В.Ю. Харківський електротранспорт: конка, трамвай, тролейбус (До 100-річчя Харківського трамваю). Х., 2006. 98 с.

³ Ивченко А. Ф. История Харьковского конного трамвая. К 125-летию Харьковской конки. Х., 2007. 190 с.

Серед останніх досліджень варто виділити статтю А. Домановського¹, у якій автор на основі матеріалів місцевої преси вивчив причини виникнення і зміст перших проєктів автомобільних пасажирських перевезень у Харкові.

У статті В. Волікова² здійснено аналіз поточного стану інфраструктури міського громадського транспорту Харкова та виявлення основних тенденцій його розвитку.

Все ж, на сучасному етапі публікуються переважають науково-популярні розвідки про історію розвитку громадського транспорту Харкова. Наприклад, А. Боженко у своїй статті³ простежила основні етапи зародження громадського транспорту міста; А. Уклонова⁴ узагальнила історію розвитку трамваю.

Кількість виявлених нами робіт безпосередньо з історії використання автомобілів у місті Харкові на початку XX століття вкрай обмежена. Роботи з історії автомобіля поділяються на такі групи:

1) Дослідження, що простежують розвиток феномену автомобіля з моменту виникнення до сьогодення. Це, наприклад, праці А. Туренко⁵, М. Садового⁶;

2) Роботи, що характеризують автомобіль певного історичного періоду. Наприклад, автомобілі кінця XIX – початку XX ст. досліджували Л. Шугуров⁷,

¹ Домановський А., Олешко Н. Автомобільний громадський транспорт у Харкові на початку XX ст.: проєкти та перші спроби реалізації (за матеріалами місцевої преси). Вісник *Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна*, 2020. Серія «Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки», Вип. 30. С. 108-137.

² Воліков В. В., Вдовиченко В. О. Транспортна інфраструктура Харкова (аналіз стану та основні тенденції). *БІЗНЕСІНФОРМ*. №12 '2017. С. 292-299.

³ Боженко А. Статя на рельсы: как зарождался общественный транспорт Харькова. URL: <https://www.prostranstvo.media/staty-na-rejky-iak-zarodzhuvavsia-hromadskij-transport-kharkova/>

⁴ Уклонова А. Интересная история: харьковский трамвай. URL: <https://kharkovgo.com/articles/interesnye-istorii-harkovskij-tramvaj/>

⁵ История инженерной деятельности. Развитие автомобилестроения: учеб. пособие / А. Н. Туренко, В. А. Богомолов, В. И. Клименко, Д. Н. Леонтьев; М-во образования и науки Украины, ХНАДУ. Харьков: ХНАДУ, 2016. 191 с.

⁶ Історія автомобіля: посібник / М. І. Садовий, О. М. Трифонова ; Кіровоград. держ. пед. ун-т ім. Володимира Винниченка. Кропивницький: КДПУ ім. В. Винниченка, 2017. 87 с.

⁷ Шугуров Л.М., Ширшов В.П. Автомобили страны Советов. М., 1983. 128 с.

Г. Джоргано¹, А. Парамонов² та ін. Ці дослідження розглядають будову автомобілів, особливості їх експлуатації тощо. Серед останніх варто виділити працю А. Домановського, Н. Олешка³, у якій на матеріалі публікацій харківських газет «Харьковские губернские ведомости» та «Южный край» розглянуто історію появи перших автомобілів у Харкові на початку ХХ ст., а також перших ДТП за участі автомобілів.

3) Праці, присвячені автомобілям певної марки. Це, наприклад, стаття А. Парамонова⁴ та ін.

Сучасні дослідження функціонування мережі транспортних комунікацій перебувають на перетині історії мобільності та історії транспортних технологій. Переосмислення подібних підходів зміщує акценти із соціально-економічної історії на вивчення соціальної організації руху та відповідних культурних практик. Дослідження історії розвитку громадського транспорту та приватних автомобілів м. Харкова дозволить визначити тенденції транспортної галузі у місті та краще зрозуміти історію міста загалом.

1.2. Джерельна база

Джерельна база дослідження складається з джерел різного характеру. Це, насамперед, постанови та засідання міської думи щодо питань розвитку громадського транспорту у м. Харків^{5,6,7}, в яких розглядалися питання

¹ Georgano, G.N. Cars: Early and Vintage, 1886—1930. London: Grange-Universal, 1990. 124 p.

² Парамонов А. Первые упоминания об автомобиле в Харькове. URL: <https://otkudarodom.ua/ru/1897-god-pervye-upominaniya-ob-avtomobile-v-harkove-paramonov>

³ Домановський А. М., Олешко Н. П. Перші автомобілі та автомобільні дорожньо-транспортні пригоди у Харкові на початку ХХ ст. (за матеріалами місцевої преси). Інтелігенція і влада. 2019. Вип. 40. С. 139-151.

⁴ Парамонов А.Ф. «Автомобиль Еременко». URL: <https://otkudarodom.ua/ru/avtomobil-eremenko>

⁵ Див., наприклад: Постановление харьковской городской думы. *Южный Край*. 1911. 26 февраля (11 марта), суббота. № 10228. С. 6.

⁶ Заседание губернского по земским и городским делам присутствия. *Южный Край*. 1911. 20 апреля (3 мая), среда. № 10271. С. 3.

⁷ Автомобільне законодавство та правила поїздок у Харкові на початку ХХ століття. URL: <https://alfa-omega.kh.ua/ua/trohi-pro-avtomobilne-zakonodavstvo-ta-pravila-poyizdok-v-harkovi-na-pochatku-hh-stolittya/>

розбудови громадського транспорту, планування нових трамвайних маршрутів та облаштування інфраструктури. Ці документи дозволяють простежити, як міська влада планувала розвиток транспортної системи, які рішення приймалися щодо фінансування нових проектів та модернізації існуючих ліній. Зокрема, протоколи засідань міської думи містять важливу інформацію про соціально-економічні передумови впровадження нових транспортних технологій та про проблеми, з якими стикалася влада під час їх реалізації. Нормативні акти допомагають вивчити, які інституції та приватні компанії були залучені до процесу розбудови транспорту, а також дозволяють визначити основні тенденції міської транспортної політики.

Особливо цінною є група джерел, що включає статистичні дані міського управління¹, які містять відомості про кількість перевезених пасажирів, протяжність трамвайних ліній, кількість автомобілів та інших транспортних засобів у місті. Ці дані дозволяють оцінити ефективність роботи транспортної системи, темпи її зростання та популярність серед мешканців. Статистичні звіти надають кількісну характеристику розвитку транспорту, що дає змогу порівнювати різні періоди та простежувати динаміку змін у системі міських перевезень.

Важливими джерелами стали путівники² та господарчі довідники³ міста, які публікувалися як офіційними установами, так і приватними видавництвами. Ці джерела містять докладні описи міської інфраструктури, мережі транспортних шляхів, зупинок та розкладів руху. У довідниках часто наводяться списки транспортних підприємств, адреси ремонтних майстерень, а також відомості про тарифні системи і вартість проїзду. Путівники слугують своєрідним путівником по транспортній інфраструктурі Харкова, дозволяючи

¹ Статистические данные Харьковской городской управы за 1919 год. URL: archives.kh.gov.ua/wp-content/uploads/2016/11/ф-51.pdf

² Устинова И.А. Описание города Харькова. Путеводитель по Харькову. 1881. 362 с.

³ Справочник "Современное хозяйство г. Харькова": в 2 вып. /. Харьков. гор. обществ. упр. Харьков: Просвещение, 1914. Вып. 1. С. 67.

дослідити, як саме вона змінювалася протягом зазначеного періоду, і як ці зміни впливали на мобільність міських мешканців.

Важливе значення відіграли матеріали місцевої преси, зокрема газет «Харьковские губернские ведомости»¹, «Прапор»², «Южный край»³⁴, «Утро»⁵⁶. Також використовувалися сучасні ресурси, зокрема матеріали сайту «Харьков транспортный»⁷, де зібрано велику кількість архівних фото та записів. Періодика відображає громадську думку та настрої населення щодо нововведень у транспортній системі, висвітлює суперечки та проблеми, з якими стикалися міська влада та перевізники. Статті у пресі часто містять детальні описи відкриття нових маршрутів, будівництва трамвайних ліній, а також оцінки того, як ці зміни вплинули на життя міста. Крім того, преса надає інформацію про аварії, страйки водіїв та інші події, що стосувалися транспорту, що робить її цінним джерелом для дослідження соціальних аспектів міського життя.

Джерелами дослідження стали також Енциклопедії радянських автомобілів⁸, де представлено детальні технічні характеристики всіх моделей автомобілів, що випускалися в СРСР. Ці енциклопедії дозволяють вивчити технічний розвиток автомобільної галузі, оцінити, які моделі авто використовувалися в Харкові для пасажирських перевезень, як змінювалася їхня конструкція та технічні можливості. Це важливо для розуміння того, як

¹ К автомобильному движению в Харькове. *Харьковские губернские ведомости*. 1908. 12 июня, четверг. № 130. С. 2-3.

² Эстафета в надежных руках: Очерк истории Харьковского ордена Трудового Красного Знамени трамвайно-троллейбусного управления имени 60-летия Советской Украины. Х., *Прапор*, 1983 г.

³ Див., наприклад: Автомобильное движение в г. Харькове. *Южный Край*. 1908. 8 (21) апреля, вторник. № 9355. С. 4.

⁴ Див., наприклад: Трамвайный вопрос. *Южный Край*. 1908. 22 октября (4 ноября), среда. № 9518. С. 5.

⁵ Див., наприклад: К трамвайному вопросу. *Утро*. 1908. 12 сентября, пятница. № 538. С. 4.

⁶ Див., наприклад: Ходатайство о разрешении автомобильного движения. *Утро*. 1907. 15 февраля, четверг. № 70. С. 3.

⁷ Харьков транспортный. URL: <https://gortransport.kharkov.ua/tram/konka/>

⁸ Энциклопедия советских автомобилей. URL: autoussr.com; Энциклопедия автомобилей. URL: avtoclassika.com

технічні нововведення впливали на організацію руху в місті, безпеку перевезень та швидкість розвитку автомобільного транспорту.

Доповненням до енциклопедій є статті журналу «За кермом»¹ з 1928 по 1940 роки, в якому є як характеристики марок радянських авто, так і відгуки сучасників², та інші цінні матеріали. Ці матеріали розкривають, як сприймалися нові автомобілі серед населення, якими були їхні переваги та недоліки, а також як вони використовувалися в міській транспортній мережі. Журнал «За кермом» є унікальним джерелом для вивчення культурного сприйняття автомобілізації в радянському суспільстві, що дає можливість оцінити соціально-психологічний аспект розвитку транспорту в Харкові.

Художня література є важливим джерелом для вивчення історії розвитку транспорту, оскільки вона відображає не лише події та факти, але й дає змогу відчувати соціальне тло, емоційні реакції суспільства та щоденне життя мешканців того часу. Твори художньої літератури, зокрема романи, повісті та есе місцевих авторів, часто описують міський транспорт як невід'ємну частину повсякденної культури, побуту та економічного розвитку Харкова. Це робить їх цінним джерелом інформації про роль транспорту у формуванні міського середовища.

Важливим візуальним джерелом є фотографії Харкова 1920-х – 1930-х років, на яких зафіксовано рух транспорту, транспортні засоби та міські ландшафти. Фотографічні зображення дозволяють не лише побачити, як виглядали транспортні засоби та міські вулиці, але й простежити зміни у міській архітектурі, розташування транспортних шляхів, розширення вулиць та створення нових транспортних розв'язок. Вони є цінним доповненням до письмових джерел, надаючи візуальне підтвердження описаних змін.

Як бачимо, вивчення історії розвитку транспорту в місті Харків наприкінці XIX століття – 1930-х рр. базується на широкому колі джерел, що

¹ Архив журнала «За рулем». URL: <https://www.zr.ru/archive/zr>

² Яворский П.К. Требования, которым должен удовлетворять автомобиль. Киев, 1913.

відображають різні аспекти міської інфраструктури та функціонування транспортної системи. Комплексне використання нормативно-правових актів, статистичних даних, періодичних видань, технічних довідників та візуальних джерел дає можливість створити цілісну картину транспортних перетворень у Харкові, простежити їхній вплив на просторову організацію міста, соціальні зміни та економічний розвиток. Кожна група джерел має свої особливості та значущість у процесі дослідження.

РОЗДІЛ 2.

ПРИВАТНІ АВТОМОБІЛІ У ХАРКОВІ У 1900 – 1930 рр. ТА ЇХ ВПЛИВ НА РОЗВИТОК МІСТА

Історія автомобілів та автомобілебудування є однією з ключових складових технологічної революції XIX-XX століть, яка суттєво змінила спосіб пересування, транспортну інфраструктуру та урбаністичні практики по всьому світу. Від перших парових автомобілів до сучасних електромобілів розвиток автомобільної галузі впливав не лише на економіку, а й на культуру, соціальну структуру та повсякденне життя людей. Автомобіль став не просто транспортним засобом, а символом технологічного прогресу та індивідуальної свободи.

2.1. Загальна характеристика автомобілів кінця XIX – початку XX ст.

Розвиток автомобілебудування розпочався наприкінці XVIII століття з експериментів у сфері парових двигунів. Перші автомобілі, створені на паровій тязі, були досить громіздкими, повільними та малоефективними для повсякденного використання. Одним із перших прикладів є паровий візок, сконструйований Ніколя Жозефом Кюньо у 1769 році, що використовувався переважно для військових цілей. Пізніше, у 1801 році, англійський винахідник Річард Тревітік створив паровий автомобіль, здатний перевозити пасажирів, але через складність управління та високі витрати на паливе парові автомобілі не стали масовим транспортом.

Справжній прорив у розвитку автомобільної техніки стався у другій половині XIX століття, коли було винайдено перші двигуни внутрішнього згоряння. Німецькі інженери Карл Бенц та Готліб Даймлер стали піонерами у цій сфері. У 1886 році Карл Бенц створив свій перший автомобіль — триколісний екіпаж із бензиновим двигуном, який офіційно вважається першим автомобілем у сучасному розумінні. У тому ж році Готліб Даймлер і Вільгельм

Майбах розробили чотириколісний автомобіль із вертикальним двигуном. Ці винаходи стали основою для подальшого розвитку автомобільної галузі (Додаток Б, рис. 1).

Цей автомобіль мав багато спільного з сучасними автомобілями: він також оснащувався шасі, бензиновим двигуном, електричним запалюванням, карбюратором, системою охолодження, трансмісією і гальмівним механізмом. Проте Бенц не зміг розробити прийнятної рішення для регулювання напрямку руху автомобіля. «Оскільки я не міг вирішити теоретичну проблему, пов'язану з кермовим управлінням, я вирішив побудувати автомобіль з трьома колесами», – сказав він пізніше¹.

Один з перших чотириколісних автомобілів, що працює на бензині, був побудований в Бірмінгемі в 1895 р. Фредеріком Вільямом Ланчестером, ним же було запатентовано дискове гальмо, а перший електричний стартер був встановлений на Арнольд, Адаптацію Бенц-Вело, що випускався з 1885 по 1898 рр.

Незабаром, у 1889 р., у Штутгарті Готтліб Даймлер і Вільгельм Майбах сконструювали Daimler Stahlradwagen. Трубчаста сталева рама нагадувала два велосипеди, з'єднаних пліч-о-пліч, і була виготовлена виробником велосипедів Neckarsulmer Stahlfabriken, який пізніше стане частиною NSU Motorenwerke. Через трубчасту раму пропускалася вода для охолодження двигуна. До 1890 року Peugeot почав будувати автомобілі на основі дизайну Stahlradwagen².

Проведемо короткий огляд серійного випуску автомобілів до 1900 року. Під «серійним випуском» маємо на увазі кількість автомобілів, випущених виробниками в кількості від 12 до 1000 екземплярів. Так, наприклад, Benz Velo, за 1894-1895 роки було випущено 134 екземпляри, а до закінчення виробництва

¹ Benz Patent Motor Car, 1886 – 1894. URL: <https://archive.vn/20170330094955/https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/en/instance/ko/Benz-Patent-Motor-Car-1886---1894.xhtml?oid=4373#selection-1801.0-1801.34>

² Eckermann, Erik (2001) [1989]. "The Pioneering Era and Coming of Age — 1885 -to 1918". Vom Dampfwagen zum Auto [World History of the Automobile]. Peter L. Albrecht, translator (English ed.). Warrendale, PA USA: Society of Automotive Engineers. pp. 32–33.

в 1901 році – близько 1200 машин. Відомі такі серійні виробники авто до 1900 року ¹: Фрезе і Яковлев, Benz, Daimler, Egg & Egli, Fiat, Ford, Orient, Peugeot.

Усього серійно до 1900 року випускалося 16 моделей автомобілів, але відомо про понад 200 моделей, випущених у поодиноких екземплярах².

Більшість автомобілів на рубежі XX століття були відкритими, а закриті кузови були дуже високими – близько двох метрів, бо в них входили на повний зріст, як у карету³. Такий тип автомобілів відомий як «каретний тип». Був популярний тип кузова автомобіля з відкидним верхом, так званий «фаєтон» (так раніше називали легку коляску з відкидним верхом). Існував тип кузова легкових автомобілів з верхом, що відкривається над задніми сидіннями або з імітацією верху, що відкривається в обробці даху автомобіля – «ландо».

Вироблялися моделі в дерев'яному кузові (Peugeot Type 3), на трьох колесах (Benz Patent-Motorwagen, Peugeot Type 1), та дерев'яних колесах (Автомобіль Фрезі та Яковлева, Daimler Schroedterwagen). Автомобілі випускалися малої потужності, переважно 1-3 к.с.

У 1892 році з'явився перший VIP-автомобіль – Peugeot Type 4. Багатство його оздоблення викликало здивування: кузов екіпажу був виготовлений з литого срібла. Замовник та господар цього автомобіля – губернатор Тунісу бей Алі III, обіймав найвищу посаду після султана. Заснований на Peugeot Type 3, цей самохідний екіпаж мав більш важкий та довгий кузов. Тому Арман Пежо встановив на Type 4 двигун, об'єм якого був збільшений у два рази. Такий

¹ Список автомобилей, производившиеся с 1890 по 1899 годы. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%8F:%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D0%B8_1890-%D1%85_%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D0%B2

² Каталог автомобилей «ALLCARINDEX»

URL: <https://www.allcarindex.com/>

³ Форма кузова легкового автомобиля

URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D0%BE%D1%80%D0%BC%D0%B0_%D0%BA%D1%83%D0%B7%D0%BE%D0%B2%D0%B0_%D0%BB%D0%B5%D0%B3%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B3%D0%BE_%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D1%8F#%D0%A0%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B8%D0%BE%D0%B4

тюнінг дозволив досягти більшої потужності: 3-4 кінські сили. Peugeot Type 4 експонується в даний час у музеї компанії Peugeot у місті Сошо¹.

У 1897 році з'явилося перше таксі. Штутгартський оператор вантажних перевезень Фрідріх Грайнер замовив у Канншаті модель Daimler Victoria з кузовом Lando та таксометром для роботи автомобіля як таксі. Таким чином компанія Грейнера з виробництва кінних екіпажів і транспорту, яку він незабаром перейменував у Daimler Motorized Cab Company, стала першим у світі бізнесом моторизованих таксі. Автомобіль мав кілька особливостей: в салоні був встановлений обігрів задніх сидінь, а в гарну погоду відкривався дах в задній частині кузова. Крім того, за бажанням клієнтів навіть вдалося зняти всю верхню частину кузова разом з дахом і дверима, перетворивши таксі в автомобіль з відкритим верхом. До 1899 року Грейнер зареєстрував на балансі своєї компанії в цілому сім автомобілів²³. У 1891 році автомобіль Peugeot Type 3 під час скупчення глядачів починає змагання разом з велосипедами за маршрутом Париж – Брест і назад, яке було успішно закінчено⁴.

Peugeot Type 5 був збудований спеціально для участі в автозмаганнях. У першому ж з них, перегонах за маршрутом Париж – Бордо – Париж, Type 5 здобув перемогу⁵. Автомобіль Daimler Phönix став першим гоночним транспортним засобом, на якому Еміль Еллінек виступав у гонках під прізвиськом Мерседес. Таким чином, назва «Мерседес», що пізніше стала

¹ Шляхтинский К. В. Россия: гении и дороги. М., 2007. С. 209-210.

² Wilson Casey Firsts: Origins of Everyday Things That Changed the World 2009. URL: <https://books.google.by/books?id=OXT0MyOjhnIC&pg=PT227#v=onepage&q&f=false>

³ Первое авто-такси.

URL: <https://media.daimler.com/marsMediaSite/instance/ko.xhtml?oid=9913446&filename=The-worlds-first-motorized-taxi-cab--built-by-Daimler-Motore> (дата обращения 07.03.2020)

⁴ Информация про автомобиль Peugeot Type 3 URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Peugeot_Type_3 (дата обращения 07.03.2020)

⁵ Информация про автомобиль Peugeot Type 5 (информация с официального сайта Peugeot)

URL: <https://www.peugeot-tver.ru/peugeot-type-5/> (дата обращения 07.03.2020)

відомою у всьому світі як німецький автомобільний бренд, спочатку служила як псевдонім водія та його команди, а не як продукт чи торгова марка¹.

На Всесвітній виставці 1900 р. у Парижі Борис Григорович Луцький представив вантажівку з багатоциліндровим двигуном (додаток Б, рис. 2). Вантажопідйомність автомобіля становила близько 5 тонн, середня швидкість – 11 км на годину. Проте вага вантажівки була досить великою для тогочасних ґрунтових доріг – без вантажу вона важила близько 4 тонн. Виходячи з особливостей дорожнього покриття, Луцький додатково збільшив вагу своїх вантажівок до 2 тонн. і навантаження – трохи менше 2 тонн.

У Петербурзі (1901) Б.Г. Луцький продемонстрував автомобіль, який спеціальна технічна комісія визнала придатним для військових цілей, як для швидкого перевезення вантажів, так і для переміщення військ².

Вивчивши моделі автомобілів, випущених до 1900 року, можна виділити появу певних сегментів автомобілебудування:

- автомобілі представницького класу;
- автомобілі служби таксі;
- гоночні машини;
- вантажівки.

Розглянемо виробництво нових моделей автомобілів у 1900-1901 роках маркою Fiat. Всього було випущено 209 моделей, розроблених у 1900-1901 роках. На цьому прикладі ми можемо помітити «масштабність» автомобільного виробництва, яка однозначно свідчить про те, що автомобіль був раритетом, «чудом техніки», висловлюючись сучасною мовою – інновацією. Щоб підтвердити викладену вище тезу, проаналізуємо випуск нових моделей

¹ Первый гоночный автомобиль Daimler Phönix (информация взята с официального сайта Daimler) URL: <https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/en/instance/ko/Daimler-Phoenix-car-1897---1902.xhtml?oid=5982> (дата обращения 10.03.2020)

² Автомобиль Луцкого URL: <https://www.zr.ru/content/articles/783310-krax-inzhenera-luckogo/> (дата обращения 05.05.2020)

автомобілів та їх кількість у 1900-1902 роках. Подаємо дані у вигляді таблиці 1 (див. Додаток А).

Узагальнюючи дані, наведені в таблиці¹, визначаємо кількість серійно випущених нових моделей автомобілів – близько 1256 примірників. Слід зазначити, що в 1900-1902 роках продовжувалося виробництво моделей автомобілів, розроблених до 1900 року. У цей період відбувалося складання рідкісних штучних екземплярів автомобілів.

Відзначимо той факт, що в 1902 році з'явився новий кузов – торпеда (Fiat 24-32 HP). Для кузова була характерна сигароподібна форма, тобто плавний (або навіть прямий) перехід від бічних стінок і лобового скла до капота. Автомобілі з таким типом кузова часто мали 4 або 5 місць, а також відкидний дах (який закривав лише задню частину та верх автомобіля, боки залишалися відкритими). Дах кріпився до лобового скла. У таких автомобілів відсутні бічні стійки.

Всього за 1900-1902 рр. було випущено понад 1300 нових моделей автомобілів (табл. 1). Населення Землі на той же час (1902 р.) становило 1,7 млрд. чол. Таким чином, можна зробити висновок, що на кожні 1,3 мільйона людей приходився один новий автомобіль. Модельний ряд був невеликий, все, що пересувалося на колесах з двигуном, викликало подив, сприймалося як диво. Щоб утримувати машину, потрібно було не тільки побудувати небувалу на той час споруду – гараж, а й забезпечити обслуговування машини особистими автомеханіками¹.

Початок XX століття ознаменувався появою перших автомобільних заводів та впровадженням нових методів виробництва, що зробили автомобіль доступним засобом пересування. Найбільший внесок у це зробив американський підприємець Генрі Форд, який у 1908 році представив модель Ford Model T. Це авто стало першим масово виробленим автомобілем, що

¹ Парамонов А.Ф. Автомобиль Еременко. URL:<https://otkudarodom.ua/ru/avtomobil-eremenko> (дата обращения 24.04.2020)

поєднував простоту конструкції, надійність та відносно невисоку ціну. Форд впровадив конвеєрне виробництво на своїх заводах у 1913 році, що дозволило значно знизити витрати та підвищити продуктивність. Ідея стандартизації та масового виробництва автомобілів, започаткована Генрі Фордом, швидко поширилася по всьому світу. Інші виробники, такі як General Motors у США, Citroën у Франції та Opel у Німеччині, почали використовувати аналогічні методи, що дозволило зменшити вартість автомобілів і збільшити їхню доступність для середнього класу. Це призвело до суттєвого збільшення кількості автомобілів на дорогах, що, у свою чергу, змінило міське середовище, призвело до розширення вуличної інфраструктури та створення нових соціальних практик¹.

Варто відзначити початок виробництва Renault Taxi de la Marne. Коли вона була представлена в 1905 році, ніхто не міг передбачити, що модель матиме такий успіх, а також те, що вона змінить долю французької історії через кілька років. Він стане символом Першої світової війни. На початку вересня 1914 р. місто Париж опинилося під загрозою нападу німецьких військ. Генерал Галлієні, військовий губернатор Парижа, мав 6000 солдатів і 250 транспортних засобів для їх транспортування. Це лише 1/5 від необхідного. Саме тоді Галлієні схвалив запит на таксі. Таксопарк складався в основному з Renault Type AG, який став знаменитим Taxis de la Marne. Операція почалася 7 вересня о 13:00. На 6 годину вечора вже було зібрано 600 таксі. Їм довелося здійснити два рейси в обидві сторони з розрахунку 5 солдатів на машину плюс обладнання. Цього несподіваного підсилення вистачило для перелому. Німецька армія під проводом фон Клюка відступила. Париж був врятований, і автомобіль увійшов в історію, як і Renault. Цей живий факт свідчить про використання автомобіля для перевезення великої кількості людей і вантажів.

¹ Реклама швейной машинки в каталоге Montgomery Ward & Company, 1903 г. URL: <https://www.bbc.com/russian/features-48237409> (дата обращения 21.04.2020)

Можна констатувати, що створені передумови для розвитку вантажного транспорту і машин, призначених для перевезення великої кількості людей.

У 1906 році відбулося значне зростання серійного виробництва нових автомобілів (більше 16 000 примірників), представлених чотирма моделями. Виділимо серед них:

- Ford Model K. Ця модель виявилася першою в історії, зібраною неякісно. Спочатку випуск був орієнтований на верхній ціновий сегмент як автомобіль преміум-класу. До запуску цієї моделі Ford був відомий як виробник бюджетних автомобілів, але це була спроба перейти на виробництво автомобілів класу люкс. Зрив виробництва після випуску 900 моделей був пов'язаний із завищеною ціною (\$2500-\$3000) і низькою якістю¹.

- Rolls-Royce 40/50 HP Silver Ghost. Шестициліндровий Rolls-Royce 40/50 HP, який дебютував у 1906 році, був єдиним автомобілем високого класу, на якому Rolls-Royce зосередився. Незабаром ця модель заслужила емоційний титул «найкращий автомобіль у світі». Кузов замовили в лондонському ательє Barker & Co.: автомобіль пофарбували в сріблястий колір, а аксесуари покрили шаром натурального срібла. Тому, а також завдяки тихій роботі нового двигуна, автомобіль, як і яхта, отримав назву The Silver Ghost («Срібний привид») – про це говорить напис на кузові. Автомобіль був настільки популярний, що випускався з модифікаціями в період 1906-1926 років. Нещодавно невідомий колекціонер придбав копію автомобіля за 78 мільйонів доларів².

З відкриттям і активним розвитком заводу Ford автомобілі перестали бути привілеєм еліти і стали доступні простим людям. Завдяки масовому виробництву автомобілі тепер збирали на автоматизованій конвеєрі (а не окремо) і продавали мільйонними партіями.

¹ Інформація про автомобіль Ford Model K

URL: https://web.archive.org/web/20020625074514/http://www.ritzsite.net/FORD_1/03_eford.htm

² Інформація про автомобіль Rolls-Royce 40/50HP Silver Ghost

URL: <https://avtoblog.ua/news/pervyj-rolls-royce-silver-ghost-prodan-za-rekordnuju-tsenu> (дата обращения 22.04.2020)

Ford Model T була першою моделлю, створеною з використанням безпрецедентних технологій і дозволила американцям із середнього класу подорожувати на великі відстані на легковому транспортному засобі, який не керував кінь. Головний бестселер того часу оснащувався чотирициліндровим двигуном і двоступінчастою планетарною коробкою передач і міг розганятися до 72 км/год.¹.

Генрі Форд продовжив свій шлях до світової першості в автомобільній промисловості, оновивши Ford Model T у 1926 році, щоб перетворити його на Ford Fordor Sedan. Шини на колесах стали товщі, що покращило стійкість, а в кабіні нарешті з'явилися вікна та четверо дверей. Та й в цілому дизайн сильно змінився: капот придбав більш ефективну форму, капот став значно ширше, відстань між лобовим склом і протипожежною перегородкою значно збільшилася. Ford розширив гальмівний диск і трансмісійний вал, щоб збільшити гальмівну силу. При цьому він підняв педаль гальма та знизив швидкість, щоб водій не втратив контроль над автомобілем.

У 1930-х роках ера Плімута змінила велич Форда. Сьогодні корпорація припинила свою роботу, але свого часу їх автомобілі були дуже популярні. Plymouth Fordor Sedan підкорив автолюбителів насамперед своєю ціною. А також те, що це був надійний автомобіль, який, особливо завдяки великому багажному відділенню, чудово підходив для далеких подорожей. Також вперше з'явилася плаваюча підвіска двигуна, що зменшило вібрації та значно підвищило комфорт. А зовнішній вигляд Plymouth Fordor Sedan був дуже преміальним: диски з декоративними смугами, хромований кузов і панель приладів з дерева.

У довоєнні роки пікапи були досить поширені в Північній Америці та Європі. Плімут вирішив не відставати від тренду. У 1940 році Плімут представив своє творіння: нова вантажівка мала шасі від «Додж», але на капоті з'явилися нові лампи – фари, а на головних решітках – три горизонтальні

¹ Ford Motor Company. URL: <https://www.britannica.com/topic/Ford-Motor-Company>

хромовані смуги. Рядний шестициліндровий двигун дозволяв розганятися до 79 км/год.¹

Отже, автомобілі з кінця XIX до початку XX ст. пройшли значний шлях розвитку, перетворившись із поодиноких транспортних засобів, які викликали фурор і були доступними лише елітам до засобів загального користування, на масову продукцію. За відносно короткий проміжок часу з'явилася велика кількість автомобільних заводів та різних марок авто.

2.2. Перші автомобілі у місті Харків

Перша згадка про автомобіль у Харкові стосується 21 лютого 1897 року, ось як описує очевидець цю подію: «На одній із центральних вулиць нашого міста вчора з'явився автоматичний екіпаж. Останній для більшості місцевих обивателів є дивиною і великі натовпи народу з цікавістю йшли за його рухом. На рівній дорозі автоматичний екіпаж має гарний хід, а на підйомах хід його слабшав і навіть зупинявся. Візничі коні, що зустрічалися з фаетоном, що пересувався без коней, полохливо повертали вбік. Кажуть, що навесні на вулицях нашого міста з'явиться близько десятка автоматичних екіпажів, які виписані із закордону деякими місцевими обивателями»². Марка автівки та її власник на сьогоднішній день не встановлені.

Навесні 1903 року двоє харківських купців Давид Мойсейович Берман і Абрам Самсонович Шефтель привезли до Харкова ще один автомобіль, модель і конструкція якого досі невідомі. Вони планували перевозити пасажирів у Харкові та просили у міської влади ексклюзивне право на перевезення та виїзд пасажирів у місто. Це викликало певне здивування в адміністрації міста Харкова, адже вони не знали, скільки стягувати податків з автомобіля. Питали

¹ Concept Cars – Plymouth XX-500. URL: <https://web.archive.org/web/20101230052857/http://www.conceptcars.it/usa/plymouth/xx500.htm>

² Парамонов А.Ф. Первые упоминания об автомобиле в Харькове 1897. URL: <https://otkudarodom.ua/ru/1897-god-pervye-upominaniya-ob-avtomobile-v-harkove-paramonov> (дата обращения 24.04.2020)

про інші місця, де вже їздять машини. Дивно, що ні Рига, ні Москва, ні Одеса, ні Петербург у березні 1903 року не збирали податків. З 1 квітня 1904 року обов'язковою постановою Харківської міської управи було оголошено плату в розмірі 3 рублі від кожного автомобільного екіпажу. Берман і Шефтель відхилили їхню пропозицію. Доля їхнього автомобіля невідома.

Ще одна достовірна згадка про автомобіль у Харкові стосується 1904 року. Газета «Харьковские губернские ведомости» за 25 квітня 1904 року розмістила оголошення Карла Фрейберга, що до Харкова прибув зразок американського безшумного автомобіля «Ольдемобіль», який виставлений на вулиці Катеринославській № 1. Всім, хто цікавиться, пропонувалася безкоштовну пробну поїздку. Один із автомобілів був проданий фотографу Василю Аркадійовичу Шабельському (фотографічні ательє під фірмою «А. Скасці»)¹.

З ім'ям харків'янина Іларіона Єрьоменка також пов'язана поява в Харкові одного з перших автомобілів. На початку ХХ століття в Харкові помер один із найбагатших представників середнього класу міщан міщанин Михайло Харитонович Єременко. Його спадкоємець – Іларіон Єрьоменко – у 1903-1904 роках подорожував Францією, Бельгією та Німеччиною, де захопився автомобілями. Він закінчив курси водіння в Бельгії і вже їхав до Німеччини купувати власне авто. У місті Кельні І.Єрьоменко ознайомився з автомобілями Priamus, які в 1900 році почав випускати завод Priam Automotive GmbH. Це були дуже оригінальні машини з чотирициліндровим двигуном потужністю 10-12 коней. Машина Єрьоменку дуже сподобалася, він оплатив вартість машини на заводі в Кельні і замовив її до Харкова. До Харкова машина прибула залізницею в розібраному стані восени 1904 року разом із механіками з Кельна, які зібрали машину у новозбудованому гаражі та випробували її за межами міста (за матеріалами газети Южный край»). Влада Харкова вимагала від

¹ Парамонов А.Ф. Первые упоминания об автомобиле в Харькове 1897. <https://otkudarodom.ua/ru/1897-god-pervye-upominaniya-ob-avtomobile-v-harkove-paramonov> (дата обращения 24.04.2020)

Єременка пояснень і дозволу на використання автомобіля в місті. Тоді для автомобілів все тільки починалося, не вистачало номерних знаків, правил їзди в місті, запчастин і необхідного палива. Тому з високою вірогідністю можна зробити висновок, що перші автомобілі з'явилися в Харкові наприкінці XI – на початку XX століття.

Автомобілі перед початком руху реєстрували у спеціальній книзі реєстрації. Реєстрові книги для записів знаходилися в губернських управах або старостах. У 1907 році в Харкові вже було зареєстровано 800 автомобілів¹.

Цікавою є стаття А. Парамонова «Автоаварії 1913 р.»². Тільки за цей рік у Харкові траплялися різноманітні інциденти за участю автомобілів та їх власників: бешкетування, наїзди на пішоходів, наїзди на інші види транспорту, невміле водіння, порушення правил дорожнього руху тощо. В ДТП зафіксовані такі моделі автомобілів: Germain, Mercedes, Benz, Brasier, Opel, N.A.G., Vinet.

Більше половини автомобілів Російської імперії було у великих містах – Петербурзі, Москві, Києві, Харкові, Ризі. Там «самокеровані автомобілі» стали звичним явищем і поступово змінили спосіб життя та звички міського суспільства.

Варто відзначити, що поява перших автомобілів стала справжнім символом технічного прогресу та ознакою нового, динамічного ритму життя міста Харків. Перші автівки не лише змінили уявлення про пересування містом, а й значною мірою вплинули на розвиток інфраструктури, культуру та спосіб життя харків'ян. Поява нових транспортних засобів кардинально змінила міське середовище. Традиційні кінні екіпажі поступово відходили на другий план, адже автомобілі пропонували швидший і комфортніший спосіб пересування. З кожним роком кількість автомобілів у Харкові зростала, що спонукало міську владу шукати нові рішення для організації дорожнього руху.

¹ Баранова Е.В. Автомобильный транспорт в начале XX века. *Вестник ТГУ*, выпуск 12(92), 2010. С. 259-262.

² Парамонов А.Ф. Автоаварии 1913 г. URL: <https://otkudarodom.ua/ru/avtoavarii-1913-g>

Поява автомобілів у Харкові зумовила серйозні зміни в міській інфраструктурі. Раніше вулиці міста були пристосовані лише для руху гужового транспорту, але з приходом автомобілів виникла необхідність їхнього переобладнання. Почалися роботи з розширення вулиць, поліпшення дорожнього покриття, а також облаштування перших стоянок та гаражів. Одним із перших модернізованих шляхів стала Сумська вулиця – головна артерія міста, що в ті роки вже була осередком ділового і культурного життя Харкова. З часом автомобіль став впливати не лише на вигляд вулиць, а й на просторове планування міста. Міська влада почала звертати увагу на питання безпеки дорожнього руху, що спонукало до встановлення перших дорожніх знаків, а також запровадження правил дорожнього руху для автомобілістів та пішоходів.

Перші у світі дорожні знаки було затверджено на міжнародній конференції автомобілістів у 1909 році; серед учасників були представники Російської імперії. Дорожніх знаків того часу було чотири і всі круглі форми: «перехрестя», «шлагбаум», «подвійний поворот», «перешкода у вигляді насипу та канави»¹.

У 1920-ті роки були проведені перші заходи щодо організації руху, що дозволило запобігти хаосу на дорогах. Автомобілі також сприяли розвитку нових напрямів бізнесу. З'явилися перші майстерні з ремонту машин, автозаправні станції, а також підприємства, що пропонували послуги з оренди автомобілів. Харків, як індустріальний центр, швидко адаптувався до нових умов, розширюючи можливості для використання автомобільного транспорту не лише для особистих потреб, а й для розвитку бізнесу.

У 1910-х роках у Харкові з'явилися перші автомобільні клуби, які об'єднували ентузіастів автоспорту та власників автомобілів. Це, наприклад, Южно-Русский Автомобильный Клуб (сокращенно Ю.-Р. А.К) – автомобільний клуб,

¹ Кузнецова А.П. История дорожных знаков. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/istoriya-dorozhnyh-znakov.pdf>

заснований 29 серпня (15 серпня за ст.ст.) 1911 року у Харкові. Входив до складу Спілки автомобільних клубів Росії (САКР)¹. Вони організовували змагання, ралі та автопробіги, які приваблювали велику кількість глядачів. Подібні заходи сприяли популяризації автомобілів серед широких верств населення, перетворюючи їх на бажаний атрибут повсякденного життя.

Клуби проіснували до відомих подій 1917 року і були відзначені в історії автомобілізму як неодноразові учасники і навіть призери міжнародних і вітчизняних ралі. У вересні 1911 року територією Російської Імперії маршрутом Санкт-Петербург – Севастополь (через Харків, Катеринослав і Сімферополь) пройшов міжнародний автопробіг на Приз Імператора за участю заводських і клубних екіпажів з Росії та Європи².

1 грудня 1927 року були офіційно прийняті вже в СРСР нові дорожні знаки та сигнали. У 1933 році їхня кількість збільшилася до двадцяти трьох, і вони отримали звичні сьогодні форми і колір, а також вперше були розділені на три категорії: «запобіжні», «забороняючі» та «вказівні»³.

2.3. Автопарк Харкова у 1920-1940 роках

У перші післяреволюційні роки харківський автопарк був дуже різноманітним. Це й не дивно. До 1917 року і пізніше покупки автомобілів за кордоном були хаотичними, безсистемними і, як правило, не найкращих марок – головним була дешевизна автомобіля і його здатність відповідати конкретним умовам на дорозі.

Також в країну завозилися гоночні автомобілі, на яких багаті ентузіасти змагалися між собою в сміливості і вмінні керувати швидкохідними механізмами. Однак ці перегони мали аматорський характер.

¹ Григорьев Д. Хроники большого автопробега. Харків: «Типография Артель», 2011. 127 с.

² Григорьев Д. Хроники большого автопробега. Харків: «Типография Артель», 2011. 127 с.

³ Кузнецова А.П. История дорожных знаков. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/istoriya-dorozhnyh-znakov.pdf>

Спеціалізовані магазини та склади займалися продажем запчастин. Звісно, запчастини та витратні матеріали також коштували дорого. Наприклад, за одну шину «Проводник» російсько-французька компанія повинна була заплатити 78 рублів. Продаж бензину здійснювали приватні компанії та автоклуби в бочках по 10 фунтів (163,8 кг). Пізніше з'явилася більш зручна для приватної особи тара – пуд.

Особливу проблему становила закупівля бензину в провінції. Проте перед Першою світовою війною Нафтодобувна компанія братів Нобелів (найбільша вітчизняна гірничо-збагачувальна компанія) централізовано відправляла бензин у 39 міст імперії, включно з Харковом.

Після замовлення у дилера та сплати завдатку (зазвичай не менше 30% від ціни) машину доводилося чекати, а часом і майже рік. Визначалося місце доставки: на товарну станцію або на вказану адресу.

Цікавою є стаття головного редактора журналу «За кермом» М. Осинського «Американський автомобіль чи російський воз», яка була надрукована в серпневій «Правді» 1927 року, в якій автор зазначив те, що Європейські міста живуть у «іншу транспортну та технічну еру». Зокрема, він зазначав: «У Москві до сих пір скрізь ходять екіпажі, а на бруківці американських або європейських міст коня зустріти не частіше, ніж корову. На вулицях Берліна, Парижа, Стокгольма щільним строєм рухаються лише автомобілі. Порівняно з цими містами Москва залишалася, як і раніше, лише великим селом. Звісно, за рівнем автомобілізації Харків не надто відрізнявся від Москви. На початку 1927 року в усьому СРСР було лише 12 тис. автомобілів»¹.

У 20-х роках ХХ століття організованого ввезення автомобілів і запчастин до них на територію СРСР не було, тому вітчизняний автопарк був невеликим і надзвичайно різноманітним. За підрахунками сучасних дослідників, із 24 218 автомобілів у 1925 році лише 5 792 були легковими;

¹ Осинский Н. Американский автомобиль или российская телега. Москва: "Правда" и "Беднота", 1927. С. 5-71.

більшість марок були представлені від одного до десяти автомобілів, і тільки «Форд» продав в СРСР більше 330 одиниць¹.

Водночас налагоджувалося власне виробництво. За даними довідника «Народне господарство СРСР за 1913-1954 р.р.» всього в СРСР було випущено 114680 шт. автомобілів, з них вантажних – 101 240 шт., легкових – 12 083 шт. (Додаток Б, рис. 3).

Поступово у Харкові автопарк став більш-менш стандартизованим. Дореволюційні автомобілі виробили свій ресурс і почали замінюватись виробами вітчизняних заводів – ГАЗ, АМО (потім ЗІС), ЯГ, КІМ і так далі. Були звісно й іноземні закупівлі – ті самі «Пакарди», «Б'юїки», «Лінкольни». Багато машин представницьких марок біля Держпрому можна побачити на світлині початку 30-х років (Додаток Б, рис.4).

Між 1932 і 1940 роками автомобільна промисловість перетворилася на сучасну промисловість. Поряд з чотирма заводами, що випускали автомобілі, в країні почали працювати десятки суміжних підприємств, які освоїли випуск карбюраторів, шин, фар, акумуляторів, стартерів, склоочисників та іншої продукції. Країна більше не імпортувала автомобілі і не збирала їх з імпортних запчастин.

Тест-драйв 1933 року, який отримав назву Каракумський, став іспитом на зрілість для автомобільної промисловості. Його маршрут протяжністю близько 10 тисяч кілометрів пролягав бездоріжжям, стежками, пісками і пустелею Кара-Куми, гірськими дорогами Кавказу. Дев'ятнадцять автомобілів ГАЗ-А, ГАЗ-АА, ГАЗ-ААА, АМО-3 пройшли цей шлях без поломок і продемонстрували високу надійність і довговічність.

Серед експериментальних моделей тих років є цікаві вантажівки ЗІС-15 та ЯГ-7, легкові машини Л-1 та ГАЗ-А-Аеро, спортивні та гоночні моделі ГЛ-1 та ЗІС-101-Спорт, а так ж автомобільний дизель «Кодж».

¹ Шляхтинский К. В. Россия: гении и дороги. Москва, 2007. С. 209–210.

Період 1935-1940 років у розвитку автомобільної промисловості ознаменувався створенням нових конструкцій, зокрема газогенераторних і напівгусеничних машин, самоскидів, моделей з повним приводом. У країні виросло покоління талановитих інженерів, які зробили значний внесок у становлення конструкторської школи: Е. Важинський, В. Грачов, В. Данилов, А. Крігер, А. Ліпхарт, К. Шарапов та ін. Завдяки їхнім зусиллям до початку сорокових років розширювався тип виготовлених моделей, поступово впроваджувалися прогресивні технічні рішення.

Поява нових мікроавтобусів КІМ-10, автобусів ЗІС-16 і вантажівок ЗІС-15 викликала небувалий ентузіазм у громадськості. Моделі, які навіть не були запуснені у виробництво, демонструвалися на Всесоюзній сільськогосподарській виставці, в Політехнічному музеї, брали участь в акціях, про них навіть зняли фільм. Наприклад, експериментальний автомобіль ГАЗ-11-40 можна побачити у фільмі «Світлий шлях»¹.

Довгий час особистий автомобіль залишався повною розкішшю для радянських громадян. Радянські автомобілі призначалися насамперед для державного використання радянськими чиновниками та в певному ієрархічному порядку. При Сталіні робітники, особливо селяни, а також інтелігенція (за винятком особливо поважних діячів науки, культури та стахановців) майже не мали можливості мати автомобіль для особистого користування.

Першою і головною умовою впровадження автомобіля для широких верств населення того часу була хоч якась уніфікація. Моделі намагалися купувати або випускати вузького асортименту і широкого профілю – тобто на одному шасі можна було побудувати велику кількість надбудов – вантажівка, пожежна машина, автобус, швидка допомога і т.д. Це було викликано банальною нестачею коштів і обсягом завдань, які необхідно було вирішити.

¹ Шугуров Л.М., Ширшов В.П. Автомобили страны Советов. М., 1983. С. 88.

Таким автомобілем двадцятих років як у Харкові, так і в усьому світі став італійський FIAT-15 TER, а також його вітчизняний ліцензійний екземпляр АМО-Ф-15 (додаток Б, рис. 5), який побачив світ у 1924 році.

7 листопада 1929 року, до чергової річниці революції, було створено Харківський автомобілескладальний завод (ХАЗЗ), який офіційно поклав початок українському автомобілебудуванню. Так сталося, що цей завод почав масову автомобілізацію в СРСР. Завод виробляв ліцензійне складання моделей "Форд", які надходили з-за кордону у вигляді будівельних машин – саме в Харкові були виготовлені перші радянські Ford-A (Додаток Б, рис. 6) (10 штук) та Ford-AA (90 штук), вантажівка-«півторка» (що перевозить півтори тони вантажу)¹.

Створення автоскладального заводу в Харкові збіглося з початком будівництва Нижньоновгородського (Горьківського) автозаводу. Планувалося, що в Харкові збиратимуть автомобілі, які для України випускатиме Ніжинський автозавод. Це мало велике народногосподарське значення, оскільки собівартість українських автомобілів падала. Однак ВАТО (Всесоюзне автомобільно-тракторне об'єднання) довгий час перешкоджало створенню заводу.

Перші місяці завод знаходився в гаражі. Наприкінці 1929 року за рішенням міської управи йому було виділено приміщення колишнього Іванівського цукрового заводу. Було вирішено провести капітальний ремонт, а паралельно, буквально по кутах напівзруйнованого заводу, почали організовувати цехи зі складання автомобілів з запчастин Ford, які прибули з Америки.

Ініціатором створення заводу був тодішній голова УкрМЕТО (Державне республіканське об'єднання металообробної промисловості) Водоп'янов, а керівником – директор заводу Аміров.

¹ Осинский Н. «Американский автомобиль или российская телега». *"Правда" и "Беднота"*. М., 1927. 5-71 с.

Спочатку збирали американські автомобілі Ford. Це були перші автомобілі українського складання. Всього з півтора американських машинокомплектів Ford AA було випущено близько сотні автомобілів, після чого поставки комплектуючих припинилися. У зв'язку з цим перед заводом було поставлено завдання провести науково-дослідну роботу з розробки конструкції автомобіля, який найбільше відповідає нашим умовам і практичним можливостям його виробництва з вітчизняних матеріалів.

У лютому 1930 року КБ ХАСЗ починає розробляти конструкцію вантажного автомобіля марки «У-4» («Україна», 4-х тонний).

Прототипом для У-4 була обрана італійська вантажівка Lancia. В кінці 20-х років минулого століття в Україну завезли невелику кількість таких автомобілів, які добре зарекомендували себе. Про це в ті роки писав республіканський автомобільний журнал: « За основу першої машини береться рама з "Lancia", оскільки таку раму не можна було зробити без відповідного устаткування. Але мотор і деталі виготовляються на заводі»¹. (Додаток Б, рис. 7). У червні 1930 року були виготовлені всі креслення для 6500 деталей майбутньої національної вантажівки. Наприкінці 1930 року колишній цукровий завод в Іванівці прискореними темпами за 45 днів переобладнали під автоскладальний.

Згідно із завданням, вантажівка У-4 мала бути виготовлена з вітчизняних матеріалів. Оскільки завод не входив у плановий графік поставок, використовували брак і відходи місцевих заводів-гігантів, насамперед – паровозобудівельного заводу ім. Комінтерну (нині завод ім. Малишева).

У 1931 році позики ХАСЗу затримали: це пояснювалося тим, що завод ще не був потрібен. І в цей момент виникла ідея почати виробництво мотоциклів. Відбулася технічна нарада, скликана за згодою ВРНГ УРСР. Ініціативу підтримали нагорі. Вибрали тип машини, яка найбільше відповідала поточним вимогам, і приступили до роботи.

¹ Шугуров Л.М., Ширшов В.П. Автомобили страны Советов. М., 1983. С. 90.

Вже 30 квітня машини пройшли випробування на заводському подвір'ї, а 1 травня їх показали працівникам столиці України. 2 травня відбувся тестовий мотопробіг Харків-Мерефа-Харків. Пройшовши трасу із середньою швидкістю 35 км/год, мотоцикли повернулися в гараж у ідеальному стані. Розбирання двох з них підтвердило повну придатність виготовлених деталей до подальшого виробництва. Перед заводом було поставлено завдання підготувати мотоцикли до більш серйозного випробування – пробігу 3500 кілометрів.

Старт перегонів був призначений на 12 липня 1931 року. Для порівняння ходових характеристик у змаганнях брали участь і іноземні моделі, в тому числі американський Harley-Davidson того ж типу, що й харківський, з об'ємом двигуна 350 куб. . Початок призначили о 18:00 і мотоциклісти вирушили за маршрутом «Харків-Москва-Ленінград-Псков-Вітебськ-Смоленськ-Орел-Харків».

4 серпня, на чотири дні раніше терміну, мотоцикли повернулися до Харкова у придатному для подальшої експлуатації стані. 3500 кілометрів пройшли без жодної аварії чи несправності.

Мотоцикли 1М були прийняті на озброєння частин РСЧА тодішнього Українського військового округу, де використовувалися для зв'язку та розвідки. З трьохсот вироблених мотоциклів на сьогодні не зберігся жоден¹.

Зі збільшенням кількості автомобілів у Харкові почали змінюватися і культурні традиції міста. Автомобіль став новим символом престижу та прогресу.

Автомобілі також вплинули на організацію дозвілля харків'ян. Поїздки за місто, екскурсії та подорожі стали доступнішими, що дозволило жителям відкривати нові маршрути та відпочивати у передмістях. Особливо популярними стали виїзди на природу у вихідні дні, коли автомобіль використовувався як засіб для швидкого і комфортного транспортування всієї родини.

¹ Автозавод в Харькове URL: <http://balakliets.kharkov.ua/siuzhety-tekhnovedeniia/avtozavod>

З появою автомобілів у Харкові змінювався і стиль життя людей. Підприємці та службовці почали використовувати автівки для ділових поїздок, що сприяло економії часу та підвищенню ефективності роботи. Це також вплинуло на формування нового ритму міського життя – динамічного, швидкого, де кожна хвилина мала значення.

Загалом, роль перших автомобілів у Харкові важко переоцінити. Вони стали не лише засобом пересування, але й каталізатором змін у міській інфраструктурі, культурі та способі життя. Поява автівок заклала основи для майбутнього розвитку транспортної системи міста, сформувала нові професії та галузі економіки, а також змінила сприйняття простору та часу у свідомості харків'ян.

РОЗДІЛ 3.

РОЗВИТОК ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ У ХАРКОВІ

НАПРИКІНЦІ XIX ст. – 1930-х рр.

Ідея створення громадського транспорту, тобто доступного для користування широкими верствами населення, послуги якого повинні надаватися за плату, вперше була сформульована в 1661 р. фізиком Б. Паскалем¹. Він запропонував, щоб у певний час встановленими маршрутами проїжджали транспортні засоби, що перевозили б городян за помірну плату. Проте свого розвитку ця ідея набула значно пізніше.

Першим видом громадського транспорту стали перевезення в кебах та найманих екіпажах. Як сфера послуги пасажирське перевезення зародилося у Великій Британії, де в 1639 р. була оформлена перша ліцензія на перевезення.

У середині XVII ст. приватне перевезення виникло і у Франції. Біля каплиці Святого Фіакра було засновано заїжджий двір двомісних кінних екіпажів і відкрито компанію з перевезення місцевих жителів. Кожен віз був прикрашений барельєфом із зображенням святого, тому незабаром цей вид найманого транспорту став називатися «фіакрами». Фіакри також стали першими у світі найманими громадськими екіпажами та мали великий успіх у населення.

В Україні розвиток громадського транспорту розпочався на два століття пізніше, і місто Харків стало одним із центрів цього розвитку.

3.1. Приватні візники

Ідеї запровадити регулярне пасажирське сполучення в Російській імперії висловлювалися ще наприкінці XVIII ст., але перші такого роду спроби, вжиті за царювання Катерини II, були невдалими. До 1820 р. у Росії не було ані

1 Троицкая Н. А., Круглова А. А., Мороз Д. А. Начало развития транспорта общего пользования, или История развития таксомоторных перевозок. *Автотранспорт: эксплуатация-обслуживание-ремонт*. 2021. №5. С. 5.

державних, ані приватних (або, як їх тоді називали, партикулярних) транспортних компаній з перевезення. Поїздки на великі відстані на поштових конях обходилися дорого і були доступні лише дворянській еліті¹. Час, необхідний для здійснення поїздки по конкретному маршруту, був невизначеним і міг значно варіюватися в залежності від пори року і різних дорожніх обставин. Певною мірою швидке пересування поштовими трактами було привілеєм, яким користувалися члени імператорської сім'ї та близьке до них коло осіб, знатні сановники, військова еліта, кур'єрські служби. Саме високопоставлені мандрівники та кур'єри мали право отримувати кращих коней на станціях позачергово, одразу після прибуття. Більшість подорожуючих, хоч і їздили в основному службовими потребами, користуючись так званими «казенними» подорожніми (які оплачувались державними відомствами), часто змушені були довго затримуватися на станціях в очікуванні коней. За поїздки приватними потребами доводилося платити «поверстні гроші» з власної кишені².

Пересування містом також було складним для звичайних людей, які не мали власного транспорту. Єдиним громадським транспортом на той час були візники³.

Візник – це кучер гужового воза будь-якого типу, що надає послуги приватного візництва⁴. Прямий аналог сучасного водія-таксиста.

Міські візники поділялися на «ваньків», «лихачів» та щось проміжне – «жвавих». «Ваньками» називалися напівзлиденні селяни, які приїхали на заробітки до міста, зазвичай взимку, за словами Некрасова, на «обдертій і

¹ История развития средств связи на Харьковщине. Т.2. Почта. Х., 2003.

² Истомина Э. Г. Пути сообщения России в XVII – начале XIX вв. URL: https://statehistory.ru/books/kollektiv-avtorov_Rossiyskaya-Imperiya-ot-istokov-do-nachala-XIX-veka---Ocherki-sotsialno-politicheskoy-i-ekonomicheskoy-istorii/21

³ Устинова И.А. Описание города Харькова. Путеводитель по Харькову. 1881. С. 184.

⁴ Последние извозчики Москвы. *Вечерняя Москва*. 1934. № 297 (3326).

замореній шкапі» і з відповідним возом і зброєю. У «лихача», навпаки, був гарний, жвавий кінь і чепурний екіпаж¹.

Робочий день візника починався зазвичай о 8-й годині ранку і тривав 16-ї, а то й 19-ї годин на добу. Дехто працював уночі. Господар – візник-промисловець – мав зазвичай 40-80 возів, у тому числі приблизно десять нічних. Його коні день працювали, день відпочивали. Візники працювали без вихідних. Ночували у спеціальних казармах, нерідко навіть не роздягаючись. Більшу частину заробітку віддавали господареві, окремо платили за нічліжку, зіпсовану упряж, ремонт екіпажів.

Поступово, коли візників у містах стало багато, сформувалося і певне зведення правил візника. На роботу брали всіх незалежно від стану. Але найчастіше у візництво йшли селяни. Роки претенденту мало бути не менше 18 і зазвичай не більше 60. Попередньо в поліції вони отримували довідку про свою благонадійність. Коней оглядав ветеринар.

З початку 80-х років XVIII ст. кожному візникові видавався «візничий квиток» (за мито – 2 руб.), підписаний обер-поліцмейстером, і спеціальний жерстяний знак (носився на спині) із зазначенням міської частини, до якої було приписано візника, та номери екіпажу. Одягатися візники повинні були пристойно. Візник повинен був мати шапку з жовтою верхівкою (влітку капелюх з жовтою стрічкою) і жовтий пояс, екіпаж фарбувати в жовтий колір. У XIX ст. «Правила» для візників 1876 р. обмежували швидкість руху 10 верстами на годину, вводили спеціальні випробування для візників на грамотність, знання міста, вміння керувати кіньми та доглядати їх (екзаменатори – чини поліції та представники Міської думи). До 1883 року (попри створення в 1863 році конки) кількість колісних екіпажів постійно зростала.

¹ Федосюк Ю. Что непонятно у классиков, или энциклопедия русского быта. Гл.12: На чем передвигались. Средства передвижения. М.: Издательство «Флинта», 2012. С. 196.

Міські вози називалися прогоновими і незабаром скоротили свою назву до слова «пролітка». Такий легкий двомісний екіпаж з ресорами і верхом, що піднімається, можна було бачити в містах СРСР навіть в 1940-х роках. Вираз «їхати на візнику» означало «їхати на візницькому прольоті», взимку ж – на санках подібної конструкції.

Ресорні прольоти з'явилися лише у 1840-х роках. До того у візників були каліберні вози, або просто калібер. На таких возах чоловіки їздили верхи, жінки сідали боком, оскільки це була проста дошка на обидві осі, з чотирма примітивними круглими ресорами. Одномісний калібер називався гітарою – за подібністю форми сидіння. Візники чекали пасажирів на біржах – спеціально виділених платних стоянках¹.

Взимку їздили у відкритих санях – широкому возі на полозах, що розширюється від переду до зад, без особливого сидіння. Пізніше у санних екіпажів з'явилися підрізи – залізні смуги, прибиті до нижньої площини полозів.

Упряжки бували різними, і відрізнялися вони як кількістю коней, так і порядком їх розташування. Найбільш популярною в Харкові була трійка: середній кінь, найбільш міцний, називався корінним, на нього припадало головне навантаження. Бічні коні називалися пристяжними. Корінник біг риссю, пристяжний галопом.

Їздили і на четвірках, чи четвернях, – чотирьох конях, запряжених у ряд, що було можливе лише для широких доріг, а найчастіше запряжених попарно, одна пара за іншою, тобто цугом. Шістки, або шестірні, вісімки тощо також впрягалися парами, в лінію. Пари коней, запряжені праворуч і ліворуч від дишла, тобто одиночної оглоблі, називалися дишловими – правої та лівої.

Торгове візництво у міських поселеннях Російської імперії, у тому числі в Харкові, регулювалося міськими думами, яким у 1892 році було надано право складати обов'язкові постанови про виробництво візничого промислу, про тип

¹ Харків транспортный. URL: <https://gortransport.kharkov.ua/tram/konka/>

візницьких екіпажів, про міські омнібуси та інші громадські екіпажі, а також встановлювати такси за користування. Законом 1900 року земським установам було надано право видавати обов'язкові постанови, що стосуються виробництва легкового возу, і встановлювати такси за користування візницькими екіпажами поза міськими поселеннями. З візника в містах міг бути встановлений, на розсуд міських дум, особливий збір на користь міста. У 1887 році було видано правила про збір із візника: збір не міг перевищувати десяти рублів на рік з кожного коня, що використовується у візництві; найвищий розмір збору в межах зазначеної норми, а також вилучення від збору, визначалися по кожному місту міністром внутрішніх справ за угодою з міністром фінансів¹.

Основна проблема користування приватними візниками була в тому, що їх можна було знайти тільки на центральних вулицях – усі візницькі «біржі» (т.зв. «стоянки» візників) були зосереджені у центрі міста. Наприклад, 1874 року в Харкові «бірж» було 11, але всі вони розташовувалися у центральних частинах. Наприкінці сімдесятих років візничих стоянок стало вже 22, але знову ж таки лише дві в більш віддалених від міського центру місцевостях (на Москалівці та Великій Панасівській). Незважаючи на відносно невисоку для міст Російської імперії таксу (20 копійок на кінець для парокінних та 15 для ваньків) перевезення було для харків'ян вважалося дуже дорогим². А тим часом місто розросталося і зв'язок центру з околицями рік у рік ставав все більш складним. Звичайно, мала виникнути думка про проведення кінної залізниці – єдиного на той час дешевого типу громадських екіпажів. Але цю ідею було реалізовано лише на початку 80-х років XIX століття. Далі розглянемо її особливості детальніше.

¹ Билет извозчику в 1795 году. *Русская старина*. 1896. Т. 85. № 1. С. 122—124.

² Харьков транспортный. URL: <https://gortransport.kharkov.ua/tram/konka/>

3.2. Кінна залізниця

Конка була відкритим або частіше закритим екіпажем, іноді двоповерховим з відкритим верхом (імперіал). Вагон по рейкових коліях тягла пара коней, керована кучером. У місцях, де лінії конки перетинали круті підйоми, екіпажі чекали так звані «форејтори» (зазвичай хлопчики-підлітки), які підпрягали ще 1-4 пари коней і допомагали подолати важке місце, потім на рівній ділянці випрягали додаткових коней. Вагон містив двадцять пасажирів. Від дощу та сонячних променів оберігав легкий дах на стійках. З боків влаштовувалися поздовжні підніжки, якими піднімалися пасажирів і пересувався кондуктор, що продавав квитки. На зиму встановлювалися легкі стіни з вікнами¹.

У 1881 році до Харківської міської думи було подано три проєкти кінної залізниці – Олександрівського товариства кінно-залізниць (Петербург), підприємства «Толмачов і Ко», французьких підприємців П.-К. Бонне та Е. Отле. Перші дві міська дума відхилила. У досвідченості будівельників Олександрівської дороги члени комісії не сумнівалися, але вимоги щодо права власності на майбутню кінну залізницю та встановлення диференційованих тарифів за проїзд вважали за серйозну перешкоду на шляху укладання контракту. Проєкт другого конкурсанта взагалі було визнано непрактичним. Щодо пропозиції будівельників Одеської кінної залізниці П.-К. Бонне та Е. Отле, то єдиним її недоліком комісія вважала надто довгий термін концесії².

31 травня 1882 року міською управою було укладено контракт із французькими громадянами Бонне та Отле про влаштування ними протягом 17,5 верст кінно-залізниці для пасажирського та товарного руху. Плата за проїзд була визначена у розмірі 5 копійок з пасажира протягом усього шляху з додатковою платою в 2 копійки у разі пересадки на іншу лінію. Певні пільги на проїзд у кінці мали студенти: спеціальні студентські квитки, розраховані на

¹ Успенский Л. Записки старого петербуржца (глава «Конка»). Л.: Лениздат, 1970.

² Вітченко В.І., Іващенко В.Ю. Харківський електротранспорт: конка, трамвай, тролейбус (До 100-річчя Харківського трамваю). Х., 2006. 98 с.

100 поїздок, коштували 3 рублі 50 копійок. Існувала також практика безкоштовних квитків, зокрема, для службовців Міської управи та Міської електричної станції, але їхня кількість була незначною. Так, у 1905 році було видано 14 таких квитків¹.

Контракт із Бонне та Отле виявився для міста дуже невдалим. Місто фактично потрапило у кабалу до підприємців. Влаштувати побічні або поперечні лінії або передати право на їх влаштування іншим особам місто не могло, оскільки виключне право на влаштування та експлуатацію конки за всіма найголовнішими напрямками належало підприємцям. Останні ж обмежилися лише проведенням двох головних ліній (від вокзалу до Кінного базару та від Ветеринарного інституту на Сумській вулиці до Москалівки) та невеликої додаткової (Старо-Московська). Пересадковий вузол знаходився на Павлівській площі².

Хронологія будівництва ліній конки така:

12.09.1882 (24.09.1882 за новим стилем) – відкрито першу ділянку першої лінії від кута вулиць Олександрівської (Червоноармійської) та Катеринославської (Полтавський Шлях) по Катеринославській через Лопанський міст та Торгову (Рози Люксембург) площу до будівлі біржі Рози Люксембург та Конституції).

10.01.1883 – лінію продовжено по Миколаївській (Конституції) площі, Московській та Старо-Московській вулицях (Московський проспект) до реального училища (тепер – навчальний корпус ХНТУСГу по Московському проспекту, 45).

07.1883 – збудовано коротку ділянку по Олександрівській (Червоноармійській) вулиці від Катеринославської (Полтавський Шлях) до Привокзальної площі.

¹ Вітченко В.І., Іващенко В.Ю. Харківський електротранспорт: конка, трамвай, тролейбус (До 100-річчя Харківського трамваю). Х., 2006 С. 65.

² Багалеї Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования (1655 – 1905): истор. монография: в 2 т.: Т. 2Репринт. изд. Х., 1993. С. 603.

18.08.1883 – відкрита ділянка від реального училища по Старо-Московській та Кінній (Богдана Хмельницького) вулицях до Кінного ринку.

24.08.1884 – відкрита гілка Старо-Московською вулицею прямо від Кінної (Богдана Хмельницького) до кута Кінної площі.

05.1885 – відкрито другу лінію кінної залізниці. Вона пройшла від Ветеринарного інституту (район нинішньої площі Свободи) по Сумській, через Миколаївську (Конституції) та Торгову (Рози Люксембург) площі, по Торговому провулку (нині забудований) через Циганський міст (тепер на цьому місці підвісний пішохідний місток навпроти вулиці Жовтневої) і по Великій Москалівській вулиці (Жовтневої Революції) до кута Заїковської (1-ої Кінної армії).

1896 – побудована ділянка по Великій Москалівській від Заїковської до Основ'янського мосту¹.

Слід також додати, що підприємці виконали пункт договору щодо Лопанського мосту – у 1887-1888 роках ними було збудовано залізний міст на кам'яних засадах на місці старого дерев'яного Лопанського мосту. Вартість будівництва становила приблизно 160 тисяч рублів² – досить солідну на ті часи суму.

Депо конки розміщувалися на Кінній площі, Москалівці та біля вокзалу залізниці. Це були звичайні сараї для відстою вагонів, стайні та склади фуражу. Тут ремонтували рухомий склад, кували коней, лагодили упряж. Найбільшим було депо на Кінній площі, яке знаходилося за Кінним базаром у районі нинішньої автостанції № 3. Там же знаходилася і будівля управління Кінною залізницею, яка зберіглася до наших днів. Конку обслуговувало близько 300

¹ Багале́й Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования (1655 – 1905): истор. монография: в 2 т.: Т. 2. Репринт. изд. Х., 1993. С. 598.

² Веклич В. Ф., Збарский Л. В. Проблемы и перспективы развития трамвайного транспорта в Украинской ССР. К.: Общество «Знание» УССР, 1980.

осіб – кучери з підручними, кондуктори, прибиральники доріг, столяри, маляри та контролери¹.

Рухомий склад складався з невеликих вагонів, розрахованих на 20-25 осіб. Спочатку таких вагонів налічувалося 36, але за двадцять років їх кількість зросла втричі. У 1906 році конка мала у своєму розпорядженні 60 відкритих та 38 закритих (зимових) вагонів, рух яких забезпечували понад 650 коней. Вагонам дозволялося пересуватися зі швидкістю 8-10 верст на годину, причому кучер був зобов'язаний попереджати про наближення вагона ріжком, особливо на перехрестях і в людних місцях. Але, як правило, швидкість вагона не перевищувала 6 верст на годину, і дістатися від вокзалу до Кінної площі влітку можна було за 40-45 хвилин, взимку – за годину-півтори.

Згідно з «Обов'язковим указом про утримання кінної залізниці в м. Харкові», опублікованому в 1893 році, «прийом і випуск» пасажирів повинен був проводитися на всьому шляху проходження вагонів², але незабаром він був обмежений спеціально визначеними Міською управою місцями. Згодом на кінцевих та деяких проміжних зупинках було обладнано криті павільйони, обладнані годинниками та розкладом руху вагонів.

Конка працювала в середньому 14-15 годин на добу: з 7 години ранку до 11 години вечора влітку і до 10 години вечора – взимку. Обмежень на проїзд практично не було – у вагон не допускалися «нетверезі люди, арештанти та особи, які внаслідок неохайності одягу або запаху можуть бути неприємні пасажирам, наприклад, сажотруси, маляри та ін.»³.

Дідусь Ю. А. Гурового, голови Харківського міськвиконкому у 1969-1976 рр., Почесного громадянина м. Харкова – Путейка Андрій Андрійович, працював кондуктором Харківського кінного трамваю в 1910-1914 рр. У своїх спогадах про роботу на кінці дідусь розповідав онукові: «Робота на кінці

¹ Харьков транспортный. URL: <https://gortransport.kharkov.ua/tram/konka/>

² Обязательный указ про содержание конной железной дороги в г. Харькове. *Харьков транспортный*. URL: <https://gortransport.kharkov.ua/tram/konka/>

³ Там само.

кондуктором була дуже престижною і високо оплачувалася, всі, хто працював на вагоні, були одягнені у форму, яка поважалася пасажирами. Пасажири входили через задні двері та виходили через передню. По дорозі руху конки, де були підйоми, були пристяжні коні»¹.

У 1882-83 рр. конкою було перевезено 2169921 пасажирів, а в 1883-84 рр. – 3006236. Збір із квитків у 1882-83 рр. дав 108,5 тис. рублів, а 1883-84 рр. – вже 150 тисяч². Підприємство виявилось безсумнівно вигідним для його власників і були всі підстави розраховувати на його розширення, але господарі конки віддали перевагу вірному прибутку невірному ризику. Вони так і не скористалися своїм правом експлуатації кінно-залізного руху по всіх головних вулицях, а двох ліній, що перетинали місто, не вистачало для нормального транспортного забезпечення населення.

Вже до кінця XIX століття конка перестала задовольняти потреби Харкова у міському транспорті. Вагони рухалися перевантаженими, пасажири часто висіли на підніжках. У 1899 році Міська управа видала постанову, яка обмежувала кількість пасажирів: на кожній лаві не більше 4, на майданчику – не більше 5, їзда на підніжках була заборонена. Тим не менш, цієї постанови дотримувалися надалі далеко не завжди. Пізніше один із гласних Харківської міської думи О.П. Шимков спостерігав, як переповнений пасажирами вагон конки скочувався по Миколаївській площі під гору, тягнувши при цьому коней, які мали його везти вгору³.

Не витримуючи таких навантажень, коні хворіли та швидко гинули. Представники Товариства захисту тварин та Міської ветеринарної клініки регулярно оглядали коней Харківської кінної залізниці. За результатами огляду, здійсненого 2 квітня 1905 року, із 460 коней хворими та непридатними було

¹ Івченко А. Ф. История Харьковского конного трамвая. К 125-летию Харьковской конки. Х., 2007.

² Вітченко В.І., Іващенко В.Ю. Харківський електротранспорт: конка, трамвай, тролейбус (До 100-річчя Харківського трамваю) Х., 2006. 98 с.

³ Харьков транспортный. URL: <https://gortransport.kharkov.ua/tram/konka/>

визнано 48, тобто 10% від загальної кількості, слабкими та потребуючими відпочинку – 40, тобто близько 9%¹.

Ситуація, що склалася, не задовольняла харків'ян і на початку ХХ століття вони справедливо скаржилися на те, що завдяки контракту з концесіонерами місто позбавлене зручного та дешевого транспорту. До того ж, на початку 1900-х років у багатьох містах Європи, а потім і Росії, з'явилися електричні трамваї.

Кінець кінній залізниці поклала революція 1917 року і громадянська війна. Протягом 1917-1919 років влада в місті змінювалася кілька разів, проте конка продовжувала функціонувати, хоча з перервами в роботі. Вагони конки прослужили у Харкові до кінця 1920-х років. Через брак рухомого складу вони використовувалися як причіпні до вагонів електричного трамвая. Влітку з них знімали бічні та торцеві стіни, і виходив досить місткий та зручний салон дачного типу з двома поздовжніми сидіннями. З перешивкою наприкінці 20-х років всіх трамвайних ліній на широку колію вузькоколіїні вагони колишньої конки було списано².

3.3. Електричний трамвай

Російські вчені та винахідники Б.С. Якобі, В.Н. Чиколев, Д.А. Лачинов і П.Н. Яблочков ще в 1838 р. розробили основні теоретичні питання, пов'язані з діяльністю електричного транспорту. А перший винахідник-практик – російський вчений Федір Аполлонович Піроцький ще в 1876 році на ділянці залізниці між Білоостровом і Сестрорецьком протестував принцип передачі електроенергії рейками. У 1880 року було проведено досліди, необхідні для початку широкого застосування електроруху у міському транспорті. 22 серпня (3 вересня) 1880 р. Піроцький зумів «сунути» (як висловлювалися тоді в газетах) на електричній тязі справжній вагон конки з імперіалом. Живлення

¹ Багалея Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования (1655 – 1905): истор. монография: в 2 т.: Т. 2. Репринт. изд. Х., 1993. С. 560.

² Харьков транспортный. URL: <https://gortransport.kharkov.ua/tram/konka/>

забезпечувала розташована поруч мініатюрна електростанція. Випробування та одночасно демонстрація цього першого у світі повнорозмірного трамваю тривали весь вересень, однак це залишилося на рівні експерименту. Перший постійний комерційний маршрут електричного трамвая відкрила фірма Вернера фон Сіменса під Берліном, використовуючи спочатку конструкцію Піроцького. Трамвайні вагони в Російську імперію надходили головним чином із Бельгії, Німеччини, Австро-Угорщини (Праги), а також будувалися на вітчизняних заводах – у Ризі, Коломні, Миколаєві, Митищах¹. До 1914 р. трамвай за обсягом перевезень став основним видом міського транспорту в Харкові, повністю витіснивши кінну залізницю. Максимум відзначений у 1916 р.: у Харкові – 35 млн. пасажирів².

Період найшвидшого поширення трамваю продовжувався з початку XX століття і до II світової війни. У Харкові створювалися нові трамвайні системи, а існуючі постійно розширювалися: трамвай фактично став головним видом міського транспорту. Кінний транспорт практично зник з вулиць, автобуси перебували на початковій стадії розвитку, а автомобілі ще не встигли перетворитися з розкоші на річ загального користування³.

У 1917 трамвай у Харкові працював нестабільно – через військові дії, страйки, перебої з подачею електрики; були випадки закриття руху на кілька днів поспіль.

У період Громадянської війни та у період військового комунізму трамвай переживав важкі часи. Трамвайне господарство міста зазнавало збитків під час військових дій. Для солдатів, робітників і службовців радянською владою було запроваджено безкоштовний проїзд по картках, через що трамвайні господарства втратили джерела фінансування, а отже, можливість утримувати у

¹ Симонов Н. С. Развитие электроэнергетики Российской империи: предыстория ГОЭЛРО. М., 2016. С. 60-77.

² Статистические данные Харьковской городской управы за 1919 год.

³ Вітченко В.І., Іващенко В.Ю. Харківський електротранспорт: конка, трамвай, тролейбус (До 100-річчя Харківського трамваю). Х., 2006. С. 30.

себе фахівців, проводити ремонти та обслуговування вагонів та колій¹. Трамвайне сполучення повсюдно занепало.

З 1921 року розпочався період відновлення трамвайного руху. Була скасована практика безкоштовного проїзду в трамваї, яка була запроваджена в період військового комунізму, що допомогло покращити умови праці на трамваї, знову залучити фахівців і виконати ремонт багатьох занедбаних раніше вагонів.

У грудні 1922 року у Москві була скликана Всеросійська трамвайна конференція, головною темою якої стало відновлення трамвайного руху у містах². З моменту запровадження концесій у Радянській Росії і до початку Другої світової війни в трамвайні підприємства СРСР було інвестовано 260 млн руб. концесійного капіталу, що становить 75% від усіх капіталовкладень у цю галузь³.

З 1927 по 1929 роки у столиці України Харкові було проведено велику роботу з перешивної 70-кілометрової мережі з метрової колії на широку. Це рішення дозволило використовувати у виробництві та ремонті рухомого складу деталі та вузли для залізниці, що випускалися великими партіями, що сильно здешевило роботу трамвая. У 1929 році місто нарешті отримало досвідчену партію тих самих, задуманих конференцією 1922 року, «стандартних трамвайних вагонів». Моторні вагони цього типу отримали позначення серії «Х» («харківські») і стали вироблятися в масових кількостях у варіантах із кузовом шириною 2,2 м, 2,4 м та 2,6 м і поставлятися до міст СРСР. Придатні для «Х» стандартні причіпні вагони одержали позначення «М» («митищинські»). Однак короткий варіант для малих міст так і не пішов у серію, а багато нововведень, як, скажімо, автоматичні двері або непряма

1 Справочник "Современное хозяйство г. Харькова": в 2 вып. /. Харьков. гор. обществ. упр. Харьков: Просвещение, 1914. Вып. 1. 303 с.

2 Всероссийская трамвайная конференция 1922 года. URL: www.el-history.ru/node/384

3 Концессии в жилищном строительстве, коммунальном и транспортном хозяйстве России и СССР: документы и материалы. Волгоград: Волгоградское Научное изд-во, 2006. С. 151.

система управління, так і не були втілені в життя. На жаль, новий «стандартний трамвайний вагон» виявився на момент початку випуску морально застарілим¹.

Третій Всесоюзний трамвайно-автобусний з'їзд, проведений у Москві 1930 року, рекомендував досвід Харкова до повсюдного впровадження, а виробництво вузькоколійного рухомого складу СРСР було згорнуто².

Важливим для розвитку трамвайного сполучення у Харкові стало також те, що президенти трамвайних компаній США провели в 1929 р. конференцію, на якій було прийнято рішення про розробку серії уніфікованих, значно вдосконалених вагонів, що отримали найменування РСС. Ці вагони, що вперше були прийняті в експлуатацію у 1934 році, встановили нову планку в технічному оснащенні, зручності та зовнішньому вигляді трамвая, вплинули на всю історію розвитку трамвая на довгі роки вперед. Власне тоді і з'явився трамвай, який на довгі роки – особливо в СРСР, у тому числі в Харкові – став класичним³.

В історії міського транспорту Харкова трамвай відіграв визначну роль, ставши символом індустріального розвитку та інновацій у сфері пересування. Трамвайні лінії, які почали з'являтися в кінці XIX століття, стали першим кроком на шляху до модернізації міської транспортної системи, що кардинально змінила життя міста. Завдяки трамваю, Харків набув нового обличчя – динамічного, мобільного і прогресивного мегаполісу. Він не лише створив зручності для пересування жителів, а й вплинув на соціальну, економічну та культурну сфери міста.

Поява трамвайного транспорту спричинила істотні зміни у структурі міської інфраструктури. Прокладення трамвайних колій потребувало модернізації вулиць: їх розширення, облаштування спеціальних платформ для посадки та висадки пасажирів, встановлення електричних опор та дротів.

¹ Веклич В. Ф., Збарский Л. В. Проблемы и перспективы развития трамвайного транспорта в Украинской ССР. К.: Общество «Знание» УССР, 1980.

² Там само.

³ Вітченко В.І., Іващенко В.Ю. Харківський електротранспорт: конка, трамвай, тролейбус (До 100-річчя Харківського трамваю). Х., 2006. С. 30.

Змінювався і міський ландшафт, адже вздовж нових трамвайних ліній активно розвивалися житлові квартали, магазини, кафе та інші громадські заклади.

Трамвай став важливим чинником міської планувальної політики, визначаючи напрямок розширення Харкова та формування нових районів. Поява трамвайних маршрутів активізувала забудову передмість, що раніше вважалися віддаленими та важкодоступними. Внаслідок цього формувалася новий образ міста — відкритого, великого та доступного для кожного жителя. Трамвайні лінії стали основними артеріями міського життя, навколо яких концентрувалися комерційні та культурні об'єкти.

Важливою віхою у розвитку харківського трамвая стало створення нових маршрутів, які з'єднували промислові райони міста. Це дозволило робітникам з віддалених районів швидко діставатися до заводів і фабрик, що сприяло розвитку промисловості та зростанню економіки міста. Наприклад, трамвайні лінії активно використовувалися для перевезення робітників до Харківського паровозобудівного заводу та інших великих підприємств, що забезпечувало стабільний транспортний потік між житловими і промисловими зонами.

Трамвай також відіграв важливу соціальну роль у житті харків'ян. Він став доступним засобом пересування для всіх верств населення, роблячи місто більш відкритим та інтегрованим. Завдяки трамваю пересування з центру до віддалених районів стало значно дешевшим і швидшим, що позитивно вплинуло на якість життя мешканців міста. Відтепер навіть ті, хто жив на околицях, могли легко діставатися до культурних центрів, ринків та навчальних закладів.

Трамвай став не лише транспортним засобом, а й соціальним явищем. У вагонах трамваїв харків'яни спілкувалися, обговорювали новини, формували нові знайомства. Почала виникати навіть певна «трамвайна культура» — пасажери мали дотримуватися певних норм поведінки, поступатися місцем старшим та жінкам, слідкувати за тим, щоб не заважати іншим. Трамвай став

місцем, де щодня зустрічалися люди різних соціальних станів, професій та поглядів.

Трамвай також відіграв роль у розвитку харківського мистецтва і літератури. Наприклад, він часто згадувався у творах місцевих письменників і поетів як символ руху, прогресу та змін, як-от наприклад у вірші Василя Кривошеєва:

В трамвае-авоське товара немало –
Кричат огурцы, помидоры и сало;
Ни ругань ему не страшна, ни зараза,
В железках его дребезжанье базара...
Есть в Харькове что-то от лязга трамвая¹.

У період радянської доби трамвай став символом робітничої солідарності та злагодженої праці.

Економічна доцільність трамвайного транспорту полягала у його дешевизні порівняно з іншими видами транспорту. Витрати на перевезення пасажирів та вантажів були значно нижчими, що дозволило швидко окупити витрати на будівництво колій та електричне обладнання. З роками трамвай став основним видом міського транспорту, яким користувалися десятки тисяч харків'ян щодня.

Отже, роль трамвая у розвитку міста Харків важко переоцінити. Він не лише забезпечував мобільність і зручність пересування, але й став важливим чинником соціального, економічного та культурного розвитку міста. Трамвай створив нові можливості для взаємодії різних районів міста, став символом динамічності та прогресу. Сьогодні, незважаючи на розвиток сучасних видів транспорту, трамвай залишається невід'ємною частиною харківського міського середовища, нагадуючи про свій величкий внесок у формування сучасного обличчя міста.

¹ Кривошеев В. Есть в Харькове что-то от лязга трамвая. URL: <https://stihi.ru/2024/09/05/4561>

3.4. Розвиток автомобільного громадського транспорту та автобусний рух

Аналізуючи матеріали преси, перші проекти автомобільних пасажирських перевезень у Харкові добре розглядають А. Домановський, Н. Олешко¹.

Першу згадку про пропозицію організувати регулярні пасажирські перевезення в місті автомобільним транспортом можна знайти в замітці «Автомобілі в Харкові», опублікованій на початку лютого 1901 р. в газеті «Южный край»². Його автор повідомляє про пропозицію харківського міського голови неназваній петербурзькій компанії «про облаштування на деяких вулицях міста рухомих автомобілів» з метою організації пасажирських перевезень. Проблему мали винести на розгляд міської думи. «Рух машин по таких вулицях, як Катеринославська, Московська, Сумська, цілком можливий, і ці машини, безсумнівно, складатимуть велику конкуренцію нашій конці, рух якої, схоже, не в змозі організувати жодні людські сили». Це сказано в замітці.

Як бачимо, доцільність організації автомобільного пасажирського транспорту в Харкові автор аргументує складністю впорядкування роботи конки і можливістю створити їй гідну конкуренцію.

Ще одна згадка про ідею створення автомобільного пасажирського транспорту в Харкові та передмістях датується березнем 1903 р. Про це йдеться в замітці в «Южном крае», в якій повідомляється про клопотання, подане до міської ради торговцями Д. Бермана та А. Шефтеля «надати їм виключне право на керування автомобілями та перевезення пасажирів у межах міста та за його межами і стягувати з них плату за це право»³. У наступній публікації роз'яснюються умови, на яких підприємці хотіли укласти договір з містом: номінанти хотіли укласти концесію на 21 рік і маршрут екіпажу планувався від станції до Кінної площі і від Ветеринарного інституту до вулиці Московської.

¹ Домановський А., Олешко Н. Автомобільний громадський транспорт у Харкові на початку XX ст.: проекти та перші спроби реалізації (за матеріалами місцевої преси). *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна*, 2020. Серія «Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки», Вип. 30. С. 108-137.

² Автомобили в Харькове. *Южный Край*. 1901. 1 (14 февраля), четверг. № 6920. С. 3.

³ Просьба об эксплуатации автомобилей. *Южный Край*. 1903. 14 (27) марта, пятница. № 7672. С. 3.

Екіпажі мали бути шестимісними. Щодо необхідного терміну концесії, член правління зазначив, що навряд чи у міської ради буде такий тривалий період, протягом якого можна буде доопрацювати автомобілі, в результаті чого можна буде змінити умови договору. Під час чергового обговорення умов 1903 року справа далі не просунулася.

У грудні 1906 р. в «Южном крае» був опублікований текст заяви, поданої до міської ради харківським підприємцем, депутатом Харківської міської думи Костянтином Шиманським¹. У заяві, зокрема, йшлося про можливість організації руху легкових автомобілів центральними вулицями міста паралельно конці, що, за словами заявника, «повністю зупинило б рух пасажирів на конці». На тому місці, де рухалася конка, пропонувалося пустити десять вагонів-автомобілів (слово «автобус» ще не вживається), які рухалися швидше за конкурентів і, до того ж, не відштовхували б пасажирів неприємним виглядом «зіпсованих і покалічених тварин». Один автомобіль міг перевозити відразу 34 пасажири, а його ціна становила 12 000 карбованців.

На засіданні Харківської міської думи² 7 березня 1907 р. К. Шиманський просив дозволити йому забезпечувати пасажирські перевезення в Харкові автомобільним транспортом, щоб чинити тиск на бельгійське Товариство³. Так, Г. Шиманський спочатку висловив свої початкові погляди на необхідність «репресивних заходів» проти бельгійського Товариства, після чого А. Кричевський висловився за те, щоб британська компанія могла допустити 10 і більше легкових вагонів на маршрути в Харкові на термін 12 років за умови сплати місту 4% від чистого прибутку. Вартість проїзду повинна бути встановлена одночасно на 10 і 5 коп. Після завершення концесії місто мало отримати у власність усі автомобілі та будівлі зі знижкою 50% від ціни.

¹ Трамвайный вопрос. *Южный Край*. 1906. 1 (14) декабря, пятница. № 8953. С. 4.

² Городская дума. Заседание 7 марта. *Южный Край*. 1907. 9 (22) марта. № 9033. С. 4-5.

³ Заседание городской думы. *Утро*. 1907. 9 марта, пятница. № 89. С. 3.

Це не можна було належним чином розглянути, оскільки Дума вкотре заглибилася в дискусію щодо трамваїв та умов угоди з бельгійцями¹, яка затягнулася через перенесення питання на майбутні засідання, тактику прокрастинації з боку бельгійців та непослідовність позиції членів міської ради.

Тим часом у 1907–1908 роках у Харкові були започатковані, розглянуті та навіть реалізовані інші проєкти автомобільного пасажирського транспорту. Першими про це повідомили газети «Южный край» і «Утро» у серпні 1907 р. У замітках «Цікава заява»² і «Автомобільний рух»³ була опублікована заява товариства кількох неназваних осіб до міського управління щодо організації пасажирського автомобільного транспорту у Харкові. Передбачалося, що «машини-омнібуси» (термін «автобус» досі не використовували) курсуватимуть у тих частинах міста, де будівництво колій для руху конки чи електротрамваїв наразі і протягом десяти років не планувалося.

Зважаючи на це, компанія подала заявку на отримання дозволу на здійснення пасажирських перевезень терміном на 10 років, а зі свого боку пообіцяла щотижня виплачувати місту 5% свого прибутку. «Якість тротуару особливого значення не має», – йдеться у замітці.

Друга інформація, імовірно, пов'язана з попередньою, з'явилася в «Южном крае» в квітні 1908 р.⁴ Це був запит до міської ради, поданий домовласником К. Скрижеєвим з групою людей, які хотіли заснувати в Харкові компанію для автомобільних перевезень людей і вантажів. Заявник прагнув з'ясувати умови, за яких компанія повинна сплачувати податки місту, а також цікавився, чи можна буде застосовувати правила компанії, які набрали чинності 1 вересня 1904 року. Важливим питанням для нього було: дізнатися можливі розміри автомобілів: «могут ли быть размеры автомобилей в ширину 2 арш. 10 верш. 8 и в длину до 6 арш. 7 вер. 9 , грузовые, и для подъема до 300 пудов 10

¹ Заседание городской думы. *Южный Край*. 1907. 8 (21) марта, четверг. № 9032. С. 5.

² Интересное заявление. *Южный Край*. 1907. 11 (24) августа, суббота. № 9157. С. 4.

³ Автомобильное движение. *Утро*. 1907. 11 августа, суббота. № 211. С. 3.

⁴ Автомобильное движение в г. Харькове. *Южный Край*. 1908. 8 (21) апреля, вторник. № 9355. С. 4.

нетто, или она найдет возможным допустить вагоны больше означенных размеров»¹.

Проте був ініційований для практичної реалізації інший проєкт, поданий власниками котеджної місцевості Помірки біля заміського гаю Олексієм Петровичем Акименком та Іваном Васильовичем Семененком. Уперше про це «Южный край» повідомив у січні 1908 р.², заявивши, що ініціатори вже замовили в Берліні два великих вагони з так званими імператорськими сидіннями на даху автомобіля на 25 пасажирів. Ціна обох вагонів, пристосованих для приміського транспорту, становила близько 15 тис. руб., а вартість проїзду мала становити в один кінець 20 коп. для дачників Помірок і 30 коп. з усіх інших. Початок руху автомобілів, які мали замінити омнібуси та лінійки, планували на четвертий день Великодня, який у 1908 році припадав на 26 квітня. Машини фактично почали рухатися приміським маршрутом на Помірки, про що свідчить повідомлення про відкриття у цій місцевості театру, до якого доставляли населення переважно автомобілі громадського транспорту – омнібуси³. Відгуки про новий вид пасажирського транспорту були незадовільними. По-перше, видання висловило невдоволення тим, що, незважаючи на збереження тарифу для дачників (20 коп.) для інших пасажирів, він значно зріс – на 10 коп.⁴ По-друге, як зазначено у публікації «Горе-автомобілі»⁵, пасажирів скаржилися на «неймовірний шок», викликаний незадовільним станом дороги та «автобусів» (тут так у лапках почали називати цей транспортний засіб), які, за словами на думку репортера, були «швидко адаптовані від вантажних до пасажирських».

¹ Автомобильное движение в г. Харькове. *Южный Край*. 1908. 8 (21) апреля, вторник. № 9355. С. 4.

² Автомобильное сообщение. *Южный Край*. 1908. 17 (30) января, четверг. № 9287. С. 6.

³ Открытие нового дачного театра в роше «Померки»: рекламное объявление. *Утро*. 1908. 29 июня, воскресенье. № 477. С. 2.

⁴ Харьков «прогрессирует». *Южный Край*. 1908. 24 июня (7 июля), вторник. № 9418. С. 4.

⁵ Горе-автомобили. *Южный Край*. 1908. 19 августа (1 сентября), вторник. № 9464. С. 4.

Перший, здебільшого негативний досвід із налагодженням регулярних автомобільних пасажирських перевезень у Харкові влітку 1908 р., звісно, також вплинув на громадську думку щодо автомобільного транспорту.

Вперше після тривалої перерви 18 жовтня 1908 року була публічно висловлена ідея про необхідність відновлення ідеї використання автомобільного пасажирського транспорту як засобу боротьби з бельгійською конкою. Ф. фон-Дітмар під час засідання комісії в електротехнічному відділі Імператорського технічного товариства зазначив, що це питання мають розглянути інженери. Він і раніше пропонував муніципалітету ініціювати такий огляд, але ті чомусь не дослухалися до цієї пропозиції. Після наради було вирішено підготувати доповіді з економічних і технічних питань договору з бельгійцями і представити їх на наступній нараді, яка мала відбутися 22 жовтня 1908 р.¹

Практично водночас питання організації автомобільного пасажирського транспорту вирішували й представники громадськості, які ініціювали проведення загальноміського зібрання «будинків і мешканців» Харкова та першими у списку ініціаторів визначили Д. Височина як зятого противника угоди з бельгійцями. Збори, з дозволу губернатора, відбулися 20 жовтня 1908 р.² Очолював їх. Ф. фон Дітмар, який згадав у своєму вступному слові про «устройство автомобильного движения в целях понижения выручки бельгийцев, а следовательно, и понижения цены выкупа», однак характеризує цей захід як «средство героическое и мало надежное»³. Під час виступів і обговорення думки щодо неефективності автомобільних пасажирських перевезень як засобу боротьби проти власників конки виступив також І. Семененко. За його словами, автомобільні пасажиро-перевезення – це «картонный меч, которым делается угроза бельгийцам, и они ответят на нее

¹ Трамвайный вопрос. *Южный Край*. 1908. 22 октября (4 ноября), среда. № 9518. С. 5.

² Собрание по трамвайному вопросу. *Южный Край*. 1908. 21 октября (3 ноября), вторник. № 9517. С. 4.

³ Собрание по трамвайному вопросу. *Южный Край*. 1908. 22 октября (4 ноября), среда. № 9518. С. 4.

тільки улыбкой»¹. Доповідач гаряче заперечував рентабельність руху автобусів, не погоджуючись зі зробленими у брошурі «Бельгийские кандалы» розрахунками.

«Завершив обговорення доцільності організації автомобільних перевезень К. Зворикін, навівши низку переконливих аргументів на їхню користь. Зокрема, за його словами, облаштування однієї версти трамвайних рейок коштувало б місту 80 тис. крб., тоді як найкраща бруківка на бетонній основі – лише 45 тис. крб. Також проїжджа частина, споруджена для автобусів, буде використовуватись й усіма іншими учасниками дорожнього руху. «Кроме того, линии автомобильного движения можно открыть в каждый момент в любом направлении, тогда как рельсовый путь остается всегда на одном месте», – слушно наголошував доповідач². Нарешті, К. Зворикін завбачливо зауважував, що найближчими роками в автомобільній сфері очікується рідкісний прогрес, завдяки якому, цілком можливо, автомобільні пасажироперевезення зможуть повністю витіснити трамваї. Про переваги автомобільного руху, з яким він мав змогу ознайомитись за кордоном, висловився також М. Фабрикант, запропонувавши обрати комісію для укладання кошторису організації автомобільних перевезень. У підсумку зі 150 присутніх проти укладання нового договору з бельгійським Товариством на наступні 40 років проголосували 148 осіб»³.

Офіційно перший регулярний автобусний маршрут у Харкові було відкрито 6 червня 1910 року. Автобусне сполучення було організовано голосним міської думи, за сумісництвом – відомим харківським автомобільним ентузіастом та промисловцем К. Шиманським.

¹ Частное совещание по трамвайному вопросу. *Утро*. 1908. 22 октября, среда. № 572. С. 4.

² К трамвайному вопросу. *Утро*. 1908. 23 октября, четверг. № 573. С. 5.

³ Домановський А., Олешко Н. Автомобільний громадський транспорт у Харкові на початку ХХ ст.: проекти та перші спроби реалізації (за матеріалами місцевої преси). *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна*, 2020. Серія «Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки», Вип. 30. С. 115.

Організована ним автобусна компанія складалася спочатку з чотирьох, а потім і шести автобусів досить відомої в ті роки фірми Gaggenau. Це був один із провідних виробників автобусів у Німеччині, чия продукція поставлялася до багатьох європейських країн, у тому числі й до Російської імперії¹.

Маршрут пролягав від вокзалу до площі і далі прямував Сумською до вулиці Ветеринарної (нині Свободи). Згідно з замітками у газеті «Южный край», до драматичного театру автобус доїжджав за 15 хвилин, таким чином, трикілометровий маршрут долався із середньою швидкістю 12 км/год, що дуже непогано. Вартість проїзду становила 5 копійок та 4 копійки в імперіалі – тобто на спеціально обладнаних лавках на даху автобуса².

За один день автобус давав 35-40 рублів виторгу. 3 серпня 1910-го року у Харкові працювало від 4 до 6 автобусів Шиманського.

Харків'яни дуже прихильно сприйняли автобус. Від вокзалу до Ветеринарної він проїжджав удвічі швидше, ніж конка, в тому числі завдяки тому, що не потрібно було витрачати час на пересадку на Павлівській площі.

Історія харківських автобусів обривається у 1911 році, можливо, цьому посприяв інтенсивний розвиток харківського трамвая чи втрата інтересу до бізнесу з боку Шаманського. У жовтні 1910 року він подав міському голові заяву про те, що він «шкодує, що його підприємство не було підтримане місцевими капіталістами, внаслідок чого він не в змозі конкурувати з акціонерним Товариством». Справа в тому, що вже восени 1910-го до організації автобусного руху в Харкові хотіло прикласти руки якесь «велике закордонне акціонерне товариство» у вигляді концесії (виняткового права). Шиманський повинен був поступитися і був згоден, але тільки якщо йому відшкодують вартість чотирьох автобусів. Проте, зважаючи на все,

¹ Боженко А. Стаття на рельси: как зарождался общественный транспорт Харькова. URL: <https://www.prostranstvo.media/staty-na-rejky-iak-zarodzhuvavsia-hromadskyj-transport-kharkova/>

² Багалея Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования (1655 – 1905): истор. монография: в 2 т.: Т. 2. Репринт. изд. Х., 1993. С. 370.

«Закордонне акціонерне Товариство» зі своєю концесією так у місто і не зайшло. А в путівнику 1914 року згадок про автобус вже не знайти.

Регулярне автобусне сполучення, через роки воїн та революцій повернулося до Харкова лише у 1925 році¹.

Тоді з метою вирішення назрілих транспортних проблем столиці України, з якими не справлялися трамваї, було прийнято рішення закупити деякі зразки автобусної техніки за кордоном.

Так, у Харкові з'явилися автобуси Leyland, Fiat, Six Wheel Co. Автобуси ходили спочатку шістьма маршрутами, потім їх кількість швидко почала зростати.

1929 року до міста прийшла партія німецьких автобусів великої місткості Buessing-Nag D2-3. Вони становили основу автомобільного парку Харкова, перебуваючи на маршрутах до середини 1930-х років. На 1931-32 роки всього автобусний парк міста налічує близько 50 машин різних марок, які працювали на шести міських маршрутах².

Поступово імпортовані машини другої половини 1920-х років виробили свій ресурс, і на зміну їм прийшли автобуси радянського виробництва: ЗІС-8, ЗІС 16, ГАЗ-0330. У Харкові довоєнних років саме остання модель автобуса була найпоширенішою, обслуговуючи близько половини маршрутів³.

Перші автобуси мали обмежену кількість маршрутів і працювали переважно на основних магістралях, таких як вулиця Сумська, Московський проспект. Проте їхня роль швидко зростала, і вже у 1930-х роках автобусний парк Харкова розширився, охоплюючи нові житлові та промислові зони. Автобус став більш доступним видом транспорту, адже не потребував великих інфраструктурних витрат на будівництво колій, як трамваї чи залізниця.

¹ Домановський А. , Олешко Н. Автомобільний громадський транспорт у Харкові на початку ХХ ст.: проекти та перші спроби реалізації (за матеріалами місцевої преси). *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна*, 2020. Серія «Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки», Вип. 30. С. 137.

² История развития средств связи на Харьковщине. Т.2. Почта. Х., 2003.

³ Статті по истории подвижного состава. URL: <https://khar-troll.at.ua/blog/1-0-1>

З початком бойових дій 1941 року автобусний парк було мобілізовано, і регулярний автобусний рух на вулицях припинився майже на п'ять років. Німці під час окупації відновили певну подобу трамвайного руху, але автобуси не запускали.

Поява автобусних маршрутів у Харкові призвела до значних змін у плануванні міста. Автобусні лінії, на відміну від трамваїв, не обмежувалися прокладеними коліями, тому могли швидко змінювати напрямок руху та охоплювати нові мікрорайони. Це зробило їх важливим фактором у розбудові нових житлових зон, що активно зростали. Завдяки автобусам новобудови у віддалених районах отримували прямий зв'язок з центром міста та основними промисловими зонами, що сприяло рівномірному розвитку міської території.

Завдяки автобусам міська інфраструктура стала більш гнучкою. З'явилася можливість легко адаптуватися до змін у демографічній ситуації та урбаністичному розвитку. Коли Харків переживав період інтенсивної урбанізації, автобуси стали основним видом транспорту в нових житлових масивах, таких як Салтівка та Олексіївка. Це дозволило забезпечити швидке пересування тисяч людей до роботи та навчання, уникнувши необхідності будівництва нових трамвайних ліній.

Крім того, автобуси активно використовувалися для зв'язку між Харковом та його передмістями, що сприяло інтеграції сільських районів до міської інфраструктури. Таким чином, автобусний транспорт виконував важливу роль не лише всередині міста, але й на регіональному рівні, забезпечуючи пряме транспортне сполучення між Харковом та навколишніми селами й містечками.

Міські автобуси мали вагомий вплив на економічне життя Харкова. Вони стали надійним засобом транспорту для робітників великих промислових підприємств, таких як Харківський тракторний завод, «Турбоатом» та інших заводів, що працювали на околицях міста. Завдяки налагодженій системі автобусних маршрутів працівники могли без проблем добиратися до місця

роботи, що сприяло ефективності виробництва та зменшенню втрат робочого часу. Автобуси також активно використовувалися для комерційних перевезень. У перші роки війни, коли вантажні перевезення були ускладнені, автобуси тимчасово виконували роль перевізників товарів між ринками та промисловими базами. Це дозволило підтримувати стабільне постачання продуктів і матеріалів у місто, забезпечуючи економічну стабільність у важкі часи.

Отже, міські автобуси стали невід'ємною частиною транспортної системи Харкова, забезпечуючи доступне, швидке та зручне пересування для тисяч мешканців міста. Вони відіграли важливу роль у формуванні міської інфраструктури, сприяли інтеграції нових районів та зробили Харків більш мобільним і відкритим містом. Автобуси забезпечили соціальну інтеграцію та економічний розвиток, вплинули на містобудівну політику та змінили спосіб життя харків'ян. Сьогодні автобуси залишаються важливим елементом міського транспорту, зберігаючи свою актуальність і продовжуючи виконувати роль сполучної ланки між різними частинами міста.

3.5. Тролейбусна лінія

Перші тролейбуси (10 ЯТБ-4) з'явилися в Харкові у березні 1939 р.

Абревіатура «ЯТБ» означає «ярославський тролейбус»¹.

На тролейбусі цієї моделі було встановлено новий тяговий електродвигун ДК-201Б потужністю 100 к. с., змінено схему електрообладнання, застосовано новий редуктор. У конструкції тролейбуса з'явилися радіально-упорні шарикопідшипники. Габарити кузова та пасажиромісткість залишилися незмінною, як на ЯТБ-1 та ЯТБ-2 вона становила 60 осіб².

¹ Розалиев В.В. История трамвая и троллейбуса Ярославля. М, Издательский центр РГГУ, 2002. С. 22.

² Статті по истории подвижного состава. URL: <https://khar-troll.at.ua/blog/1-0-1>

Десяти отриманим тролейбусам було присвоєно паркові номери 50-59. Чому нумерація перших тролейбусних машин у місті не розпочалася з №1, як це було в інших містах Радянського Союзу – невідомо¹.

Надійшовши до Харкова, нові машини розташувалися у Комінтернівському трамвайному парку, оскільки спеціального тролейбусного депо у Харкові не було. Пізніше було збудовано тимчасове тролейбусне депо на вулиці Карла Лібкнехта (Сумська) на місці нинішнього Дзеркального струменя. Туди і перевезли ЯТБ-4. Тролейбусний рух у Харкові було заплановано відкрити до свята 1 травня, але до цієї дати підготувати пуск тролейбуса не встигли. Обкатка нових машин на лінії без пасажирів була проведена 3-4 травня. 5 травня 1939 р. в урочистій обстановці було відкрито першу лінію харківського тролейбуса. Першими водіями тролейбусів стали харків'яни – колишні водії Комінтернівського та Ленінського трамвайних парків, які попередньо пройшли перепідготовку в Києві².

Довжина першої лінії становила 6,6 км. Вона пройшла таким маршрутом: Будинок Червоної Армії (Університетська гірка) – вул. Університетська – Спартаківський провулок – площа Тевелева (площа Конституції) – вул. Карла Лібкнехта (вул. Сумська) – ЦПКіВ ім. Горького (назад так само).

До жовтня 1939 р. були побудовані односторонні тролейбусні лінії по спуску Халтуріна і по площах Тевелева (Конституції), Рози Люксембург (площі Павлівської) та Пролетарської (Святодухівської) від Спартаківського провулка до спуску Халтуріна, а також двостороння лінія по Купецькому мосту, площі Карла до Привокзальної площі, у зв'язку з чим 7 листопада 1939 р. було відкрито тролейбусний маршрут № 2 Міськпарк – Південний вокзал.

Восени 1939 року, перед відкриттям тролейбусної лінії до Південного Вокзалу, до Харкова прийшли ще 8 тролейбусів ЯТБ-4, які отримали номери від №58 до №67. І ще одну партію з 9 тролейбусів (№68 – №76) місто отримало

¹ Харьков транспортный. URL: <https://gortransport.kharkov.ua>

² Тролейбус вийшов на лінію. Харківському тролейбусу – 30 років. *Вечірній Харків*, 1969.

в першій половині 1940 року. Загалом у довоєнному тролейбусному парку Харкова налічувалося 27 машин моделі ЯТБ-4¹.

Розвиток тролейбусної мережі вимагав значних інвестицій у будівництво контактних ліній, тягових підстанцій і створення депо для обслуговування транспорту. Проте переваги тролейбусів виправдовували ці витрати, адже вони могли безперешкодно рухатися вузькими вулицями та у складних дорожніх умовах, де трамваї були б менш ефективними.

Поява нових маршрутів стала сигналом для активного розвитку житлової інфраструктури вздовж тролейбусних ліній. Це вплинуло на формування соціально орієнтованих просторів: біля зупинок тролейбусів відкривалися магазини, школи, поліклініки та інші заклади, що задовольняли повсякденні потреби населення. Тролейбуси стали не просто транспортом, а частиною міського планування, що визначало характер і обличчя нових районів.

У жовтні 1941 р. тролейбусний рух у Харкові було припинено у зв'язку з окупацією міста німецькими військами.

Отже, поява тролейбусів у Харкові стала важливою віхою в історії розвитку міського транспорту та суттєво вплинула на структуру перевезень, соціальну динаміку і загальний образ міста. Тролейбуси, поєднуючи переваги автобусів та електротранспорту, відкрили нові можливості для зручного, економічного та екологічно чистого пересування містом. Їхній розвиток зробив пересування харків'ян більш комфортним і забезпечив стабільне транспортне сполучення між житловими районами, промисловими зонами та центром міста. З моменту своєї появи у середині ХХ століття, тролейбус став невід'ємною частиною міської транспортної системи, яка й сьогодні відіграє важливу роль у забезпеченні мобільності мешканців Харкова. Сьогодні тролейбус у Харкові продовжує виконувати важливу функцію у системі громадського транспорту.

¹ Симонов Н. С. Развитие электроэнергетики Российской империи: предыстория. *ГОЭЛРО*. М., 2016. С. 60-77.

Він залишається економічним, екологічним і надійним видом транспорту, що забезпечує доступне пересування мешканців між різними районами міста.

3.6. Спроби розвитку річкового транспорту

В межах міста Харкова протікає 4 річки, однак водний транспорт у Харкові практично відсутній, за рахунок того, що річки, що протікають територією Харкова та Харківської області, не судноплавні. Про судноплавство у перші півтора століття після заснування Харкова залишилися лише легенди. Нібито основним способом сполучення між Харковом та селом Дергачі було саме судноплавство. Обидва населені пункти розташовані на берегах Лопані. Фрегати річкою, звичайно ж, не ходили, але козацькі «чайки» – судна довжиною до 18 метрів, що вміщали до 70 осіб, – цілком можливо. «Підтвердженням» служить легенда про те, як біля Дергачів затонула "чайка", на якій везли частину золота гетьмана Полуботка. Другим місцем затоплення перекази називають Саржин Яр, на місці якого теж нібито була річка.

За версією Дмитра Багалія, у XIX столітті ані судноплавства, ані сплаву лісу по харківських річках не могло бути через те, що на річках були встановлені млини. Крім того, річки були надзвичайно забруднені. Млинові гаті були зроблені з гною, і вода в річках мала непривабливий вигляд. У справі забруднення намагалися не відставати й інші провадження. У другій половині XIX століття вовномийні щорічно викидали в річки до 900 пудів бруду¹.

Над тим, що місту, яке поважає себе, потрібна пристойна річка, почали замислюватися на початку минулого століття. В головах харківських управлінців та інженерів почали народжуватися нові плани.

1906 року на ім'я харківського міського голови Олександра Погорелка було подано проєкт покращення річки Сіверський Донець. Проєкт передбачав облаштування водного шляху від Білгорода через Харків до Ростова-на-Дону,

¹ Багалей Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования (1655 – 1905): истор. монография: в 2 т.: Т. 2. Репринт. изд. Х., 1993. 982 с.

Азовського та, відповідно, Чорного моря¹. Перед Харковом замаячила перспектива стати портом двох морів. Але Перша світова війна, революція, ще одна революція, Громадянська війна не дали змогу цій перспективі реалізуватися.

До ідеї судноплавства повернулися на початку 1930-х. Міська влада вирішила побудувати 19 водосховищ та 3 греблі. Від Подільського мосту до шкірзаводу планували пустити три водні трамваї. Кожен із них міг вмістити близько 70 осіб. Вантажні перевезення планували на моторних човнах із барками на буксирі. Планувалося, що річковий транспорт перевозитиме до 1,2 млн пасажирів на рік.

З 1932 року від Харківського мосту до Журавлівки річкою Харків курсували два моторні човни на 10-24 пасажирів кожен. Через рік до них додалися й водяні катери, що з'єднують околиці міста із центром. Один водний трамвай вміщував 40 пасажирів – всього таких було 10 (див. Додаток В). Квиток на водний транспорт коштував 25 копійок².

Письменник М. Поляновський у журналі «Всесвіт» у 1933 році оспівав харківський річковий транспорт у віршованих рядках:

«Моторний катер підплива –
прожогом харків'янин мчить...
Овва – це ж водяний трамвай –
нема за що вчепитись...».

Запуск річкового транспорту спричинив значні зміни в міській інфраструктурі. Вздовж берегів річки з'явилися нові причали, зупинки та місця для відпочинку, що стали своєрідними точками тяжіння для місцевих мешканців. Побудова цих зупинок була не лише функціональною, але й естетичною: намагалися створити комфортні умови для пасажирів, враховуючи особливості ландшафту та надаючи місту нового вигляду. Такі зупинки стали

¹ Харьков и губерния на страницах газеты "Южный край" Выпуск 8. URL: <https://www.calameo.com/books/000632945e52079acd2fc>

² Харьков транспортный. URL: <https://gortransport.kharkov.ua>

своєрідними воротами до нових житлових кварталів та промислових зон. Окрім цього, активне використання річкового транспорту стимулювало розвиток прибережних зон, що раніше залишалися недоступними або малозатребуваними. У районах, які обслуговувалися водними трамваями, почала зростати житлова забудова, відкривалися нові магазини та інфраструктурні об'єкти. Особливо це було помітно на Журавлівці, що поступово перетворилася з околиці на активний житловий район із налагодженим транспортним сполученням із центром міста.

Водні маршрути виконували роль своєрідних «прогулянкових ліній», що сприяли розвитку культури відпочинку на воді. На вихідних та святах мешканці міста часто користувалися водним транспортом не лише як засобом пересування, а й як способом провести час з родиною та друзями. Поїздка на водному трамваї ставала частиною культурного життя Харкова, перетворюючи звичайний транспортний маршрут на можливість насолодитися краєвидами міста з води. У 1930-ті роки Харків планували зробити повноцінним судноплавним містом, збудувати 15 пристаней та запустити вантажні баржі. Війна завадила реалізації цього проєкту¹.

Загалом, повоєнні роки річками Лопань та Харків плавали прогулянкові катери. Також був річковий трамвай «Ластівка» біля Сергіївської площі. З травня від пристані теплохід плавав до Благовіщенського собору, розвертався біля Бурсацького мосту і Лопанню плив до місця злиття з річкою Харків. Далі він йшов до Гончарівської греблі і назад. Містяни могли кататися на річковому трамвайчику до 2005 року – у квітні цього року він практично повністю згорів удень за нез'ясованих досі обставин. Водний транспорт став справжньою новинкою для міста, оскільки раніше річка використовувалася переважно як природна межа між районами та мала скоріше символічне значення. Водні маршрути швидко набули популярності серед жителів завдяки своїй зручності та відносно низькій вартості

¹ Харків транспортный. URL: <https://gortransport.kharkov.ua>

РОЗДІЛ 4.

МІЖМІСЬКЕ ТА МІЖНАРОДНЕ ТРАНСПОРТНЕ СПОЛУЧЕННЯ У ХАРКОВІ ТА ЙОГО РОЛЬ У РОЗВИТКУ МІСТА

Наприкінці XIX – початку XX століття розвиток транспортного сполучення став важливим чинником економічного та соціального прогресу у світі. Промислова революція, яка охопила більшість європейських країн і США, дала поштовх швидкому зростанню міст і створенню нових комунікаційних шляхів. Залізниці, автомобільні дороги, річкові та морські перевезення стали важливими ланками у формуванні глобальної транспортної мережі, що пов'язувала промислові та торговельні центри, надаючи їм нові можливості для обміну ресурсами та товарами. У цей період світ став більш інтегрованим, а транспорт став одним із головних рушіїв модернізації.

Міжміське та міжнародне транспортне сполучення стимулювало розвиток торгівлі, забезпечувало швидке переміщення робочої сили та сприяло економічному зростанню міст. Залізничні сполучення, що стали символом епохи, перетворилися на основний засіб транспорту для людей і вантажів. Поряд із цим автомобілі, які з'явилися на початку XX століття, та повітряний транспорт, що активно розвивався у 1920–1930-х роках, почали формувати нові маршрути, розширюючи географію зв'язків між державами та регіонами. У такому контексті місто Харків, як один із найбільших промислових і торговельних центрів України, набув особливого значення, ставши важливим транспортним вузлом у системі міжміських та міжнародних перевезень.

На межі XIX і XX століть Харків перетворився на один із головних транспортних центрів імперської Росії та, згодом, радянської України. Його вигідне географічне розташування на перетині основних транспортних шляхів сприяло розвитку як внутрішніх, так і міжнародних зв'язків. Транспортні шляхи, що з'єднували Харків з Москвою, Санкт-Петербургом, Києвом та

іншими великими містами, перетворили його на ключовий пункт транзитних перевезень та економічної діяльності.

3.1. Дорожнє сполучення

Як ми вже визначили у другому розділі, на початку ХХ століття у Харкові почав розвиватися автомобільний транспорт, який поступово ставав важливим доповненням до залізничних перевезень. Поява перших вантажних і пасажирських автомобілів створила передумови для розвитку міжміського сполучення, що не залежало від залізничних колій. Автотранспорт став важливим засобом для доставки товарів на короткі дистанції, особливо до віддалених сільськогосподарських районів, що не мали залізничного сполучення.

До 1817 року у Російській імперії взагалі шосейних доріг. Але зростання промисловості, товарного виробництва вимагало щонайменше розвиненої системи транспорту. Тому в червні 1843 року було оприлюднено рішення імператора Миколи I зробити дослідження та скласти проєкт улаштування шосе від Орла до Харкова. Для фінансування було оформлено позику в Московській скарбниці терміном на 37 років¹. І в 1858 році було відкрито регулярний пасажирський рух маршрутом Москва – Харків.

Шосе не лише скоротило час подорожі між містами, але й стало важливим стратегічним та економічним об'єктом. Його будівництво вимагало значних інвестицій і складної координації, адже траса проходила через різні географічні зони. З початку будівництва дорога стала ключовим маршрутом для постачання товарів і транспортного сполучення, що сприяло поживленню торгівлі між регіонами. До 1930-х років шосе Москва-Харків перетворилося на сучасну транспортну артерію, що значно покращила економічні зв'язки та спростила переміщення як пасажирів, так і вантажів. Цей шлях також мав

¹ Решение императора Николая I произвести изыскания и составить проект устройства шоссе от Орла до Харькова. URL: <https://mh.rosavtodor.gov.ru/eye/page/1/326311>

важливе військове значення, особливо у період Другої світової війни, коли використовувався для швидкого переміщення військових підрозділів та техніки.

Перші автодороги, що з'єднували Харків з сусідніми містами, почали будуватися у 1920–1930-х роках. Важливим напрямком став шлях на Полтаву та Суми, який дозволив швидше доставляти сільськогосподарську продукцію до міста та здійснювати торговельний обмін між регіонами. Також активно розвивався маршрут на Ростов-на-Дону, що став альтернативою залізничному транспорту.

Подільсько-Харківське шосе є одним із найстаріших і стратегічно важливих шляхів, що з'єднують центральні та східні регіони України. Його будівництво почалося тоді, коли новопостала радянська держава стала активно розвивати свою дорожню інфраструктуру. Перші роботи з облаштування цієї дороги були розпочаті у 1920-х роках, що стало відповіддю на потребу створення надійних транспортних маршрутів між великими містами. В умовах становлення радянської економіки, яка вимагала швидкого та ефективного сполучення між індустріальними та аграрними регіонами, нова дорога мала стратегічне значення. 1923 року Подільсько-Харківське шосе стало дорогою державного значення¹.

Початково, метою будівництва шосе було забезпечення зручного доступу до промислових об'єктів та сільськогосподарських районів, що сприяло розвитку економіки та швидкому переміщенню вантажів. Однак із часом воно стало важливим шляхом для пересування пасажирів, а також виконувало роль сполучної ланки між різними транспортними артеріями країни. Подільсько-Харківське шосе сприяло активній урбанізації територій, уздовж яких воно пролягало, та допомогло інтегрувати їх у загальнонаціональну транспортну мережу.

¹ Дорога в молодом советском государстве. URL: <https://mh.rosavtodor.gov.ru/department/ob-upravl/istoricheskaya-spravka/doroga-v-molodom-sovetskom-gosudarstve>

Отже, будівництво перших шосейних доріг, таких як Подільсько-Харківське шосе та Москва-Харків, дозволило розширити географію торгівлі та забезпечити швидке перевезення товарів і пасажирів між великими містами та регіонами.

3.2. Залізниця

«Південна залізниця» – одна із найстаріших залізниць Російської імперії (1869) та одна з найбільших залізних доріг сучасної України. Початкова назва дороги (1869-1895) – «Курсько-Харківсько-Азовська залізниця»¹.

Економічне обґрунтування будівництва залізниці Москва-Харків-Ростов вперше з'явилося в проєкті М. Муравйова ще в 1838 році. Через рік у журналі «Сын отечества» було опубліковано проєкт О. Сафонова, який вважав за необхідне будівництво залізниці Курськ – Харків – Кременчук та Москва – Одеса для вивезення хліба з Курської, Харківської та Полтавської губерній².

У 1852 році чернігівський, полтавський і харківський губернатори під тиском генерал-губернатора С. А. Кокошкіна направили Головноуправляючому шляхами сполучення та публічними будинками пропозицію про будівництво залізниці від Харкова до Феодосії. Після доповіді про це Миколі I з'явилася резолюція імператора: «Буде чудова справа. Негайно приступити до здійснення»³. З такою резолюцією подання обговорювалося у Комітеті шляхів сполучення в присутності спадкоємця престолу і також отримало схвалення. Однак будівництво дороги так і не почалося через відсутність коштів.

Особливо яскраво проблему бездоріжжя висвітлила Кримська війна. У той час, коли Англія і Франція швидко підвозили морем пароплавами війська і спорядження, Росія здійснювала зв'язок з місцем військових дій у Криму

¹ Офіційний сайт регіональної філії «Південна залізниця» ПАТ «Укрзалізниця». URL: <https://www.pz.gov.ua/pstan>

² Проєкт О. Сафонова. URL: <https://dzen.ru/a/Zl1OMdA-jxLsxnqz>

³ Резолюція імператора Ніколая I. URL: https://company.rzd.ru/ru/9453/page/1417801?id=4&article_id=85

гужовим транспортом, який не справлявся з доставкою всіх необхідних ресурсів для діючої армії. Після зливів, або навесні чи восени рух ґрунтовими дорогами часто ставав неможливим. Війська, що прямували з центральних частин Росії до Криму маршем, витрачали на пересування багато тижнів, виснажувалися в дорозі.

У грудні 1862 і в січні 1863 двічі в присутності імператора генерал-лейтенант П. Мельников доповідав свої пропозиції щодо прокладання цілої мережі залізниць. Було визнано за необхідне вести транспортні магістралі від Москви через Тулу, Курськ до Харкова і далі до Севастополя, а також від Одеси до Києва.

У травні 1864 Олександр II видав указ про будівництво залізничної лінії Москва – Орел¹. За чотири роки казенну дорогу збудували та довели до Курська, а далі будівництво вело акціонерне товариство. 1868 року видано концесію гофмейстеру Олександрю Агеєвичу Абазі (майбутньому міністру фінансів) та барону Карлу Карловичу фон Унгерн-Штернбергу на спорудження Харково-Кременчуцької залізниці. Капітал товариства було обчислено у 14 300 000 крб. металом, у тому числі лише 1/4 – негарантовані акції, інші 3/4 – гарантовані урядом облігації. Поверстна вартість – 56 378 руб. з версти².

Те, що рід Абаза оселився на Слобожанщині ще за Петра I після Прутського походу, коли цар виділив молдавським боярам землі під освоєння, також сприяло успіху підприємства. Адже можна було отримати компенсації за розрізану рейками рілля у власних маєтках. І справді, у селі Абазівка (нині – Зачепилівський район Харківської області) має місце полустанок, який нині називається «92 км».

За роботами уважно стежили у Харкові, де губернатором був місцевий уродженець граф Олександр Карлович Сіверс. 4 травня 1865 року він надіслав

¹ Указ о строительстве железнодорожной линии Москва – Орел. URL: <https://historical-baggage.ru/post/vokzal-serpuhova-953>

² Южная железная дорога. URL: <https://rzd.ru/info/articles/yuzhnaya-zheleznaya-doroga/>

листа до харківського міського голови Олексія Скринника з проханням про пожертву міської землі для будівництва залізниці, і його швидко задовольнили.

12 лютого 1866 року на стіл царю лягло прохання Сіверса про необхідність будівництва залізниці від Москви до Харкова, а 21 жовтня у Харкові офіційно визначено місце прокладання майбутньої залізниці. До речі, сам Сіверс у свій маєток Стару Водолагу «чавунку» не провів, там досі немає ані станції, ані полустанку.

Саме завдяки наполегливості графа Сіверса залізнична станція у Харкові виявилася не за межами міста, а практично у центрі. Для вокзалу міська дума виділила заболочене місце під Холодною горою, що називалося Архієрейською левадою. Наприкінці попереднього царювання генерал-губернатор С. О. Кокошкін наказав її осушити і досяг проведення рівної дороги з центру міста на Полтаву та Катеринослав. І робив він це не заради майбутнього шляху, а просто з міркувань чистоти та порядку. Все місто тоді страждало від кричущої антисанітарії, але в цих місцях рівень міазмів зашкалював, як і збитки від підтоплень¹.

Кокошкін наказав проривати канали для осушення боліт у низинах. Залопанську частину, де нині стоїть вокзал, звичайно, дещо почистили та підсушили, але канал Чоботарською вулицею так і не провели. Генерал-губернаторство новий імператор ліквідував. Ліворуч від Катеринославської, як і раніше, були болота. Жителі навколишніх вулиць так само скаржилися на міазми на початку царювання Олександра II, як і раніше.

Наприкінці лютого 1868 року на ім'я царя було винесено на розгляд проєкт, а вже на початку березня на ім'я харківського міського голови М. Шатунова з Петербурга надійшла телеграма від відомого художнього критика Аполлона Матушинського та письменника Григорія Данилевського такого змісту: «Наше клопотання увінчалось успіхом. Відбувся Високий наказ про побудову Курсько-Харківсько-Азовської залізниці».

¹ Южная железная дорога. URL: <https://rzd.ru/info/articles/yuzhnaya-zheleznaya-doroga/>

Отже, було прийнято рішення про будівництво магістралі, яке й розпочалося у травні 1868 року з ділянки "Білгород – Харків". Через кілька днів підрядник С. Поляков телеграфом повідомляв: якщо місто не поступиться землею безкоштовно, то станцію доведеться розташувати за його межею. Міський голова Шатунов відразу відповів: «Місто Харків просить призначити станцію на леваді під Холодною Горою. Харків поступиться своїми землями під станцію і дорогу задарма, а також прийме на себе третину витрат на викуп маєтків приватних осіб»¹.

Вже за рік харківці зустрічали перший поїзд. Ось як про це писалося у журналі «Всемирная иллюстрация»:

«Величезний натовп людей захитався, заговорив, захвилювався. Спочатку з'явився дим, потім локомотив, прикрашений гербами, прапорами та гірляндами зелені, з музикою на відкритому майданчику та представниками офіційної влади. Людський натовп онімів і спочатку мовчки дивився, як плавно котилося небачене диво.

Хтось вигукнув "ура", гримнув оркестр і тисячі одностайних "ура" злилися зі звуками мелодії. Перший поїзд складався з кількох вагонів та особливої платформи – павільйону, який був наповнений поважними особами. Швидкість першого паротяга була на той час порівняно велика: він вийшов із Білгорода о 9:00 ранку, об 11:00 був у Дергачах, де його зустріли губернатор та інші представники влади.

На товарній платформі тимчасового харківського вокзалу були накриті столи, трохи далі був підготовлений аналой для молебня, який одразу розпочався після виходу з вагонів офіційних осіб. Коли святкування закінчилися, деякі сміливці з публіки виявили бажання покататися "чавункою".

¹ Южная железная дорога. URL: <https://rzd.ru/info/articles/yuzhnaya-zheleznaya-doroga/>

Вагони заповнилися, і паротяг, викидаючи з труби білувато-сірі клуби диму, потягнув поїзд у дорогу назад»¹ (див. Додаток Г).

Губернатором, який став головним пасажиром цього поїзда, був уже не Сіверс, а П. П. Дурново, майбутній тесть гетьмана Скоропадського. Регулярний рух за напрямком Курськ – Білгород – Харків протяжністю 229 верст було відкрито в липні 1869 року, а ще до кінця того ж року запрацював і напрям від Харкова до Ростова протяжністю 538 верст².

З Харкова дорога пішла на Лозову, концесія на будівництво звідти до Севастополя була надана Петру Йоновичу Губоніну.

На момент відкриття руху поїздів вокзал у Харкові ще не встигли звести, і урочистості проводилися на будівництві. Лише 1874 року перший вокзальний комплекс ввели до ладу. Деякі його будівлі можна побачити сьогодні на п'ятій платформі Південного вокзалу. Формування Привокзальної площі завершилося одночасно із відкриттям Курсько-Харківсько-Азовської залізниці³.

У 1895 році Курсько-Харково-Азовська дорога об'єднана з Лозово-Севастопольською (1874-1895) та Джанкою-Феодосійською (1892-1895) і стала називатися Курско-Харково-Севастопольською. 1 січня 1907 року відбулося злиття управлінь Курсько-Харків-Севастопольської та Харково-Миколаївської (1870-1907) залізниць в одне управління – Південні залізниці. У 1934 році магістраль стала називатися «Південною залізницею».

Поява залізниць стала вирішальним фактором у становленні Харкова як важливого транспортного хабу. Залізниця забезпечила прямий вихід до Чорного та Азовського морів, що значно посилює позиції Харкова як торговельного центру.

¹ Всемирная иллюстрация : еженедельный иллюстрированный журнал. Санкт-Петербург, 1869-1898. URL: lib.sptl.spb.ru/ru/nodes/2454-vsemirnaya-illyustratsiya-1869-1898

² Губин Д. Москва – Симферополь через Харьков: краткая история Южной железной дороги. URL: <https://ukraina.ru/20240603/1023765438.html>

³ Там самл.

Поступово залізнична мережа розширювалася, включаючи нові маршрути до Києва, Полтави та Донецька. Ці лінії не лише забезпечували перевезення вантажів, таких як зерно, вугілля та промислова продукція, а й сприяли швидкому переміщенню пасажирів між великими містами. Завдяки залізницям Харків ставав своєрідними «воротами» між промисловим сходом України та аграрним півднем, поєднуючи ці два економічні регіони.

Залізничний вокзал Харкова швидко перетворився на важливий транспортний вузол, що обслуговував десятки маршрутів. Наприкінці XIX століття він став одним із найбільших залізничних вокзалів України, де щодня прибували та відправлялися сотні пасажирів. Поява залізничного сполучення сприяла інтенсифікації промислового виробництва в місті, адже заводи та фабрики отримали можливість швидше транспортувати свою продукцію як на внутрішній, так і на зовнішній ринки.

У 1895 році була введена в дію 675-кілометрова лінія "Харків – Балашов". Від Куп'янська, який від початку став вузловою станцією, починалося відгалуження на Донбас. Одночасно пряма дорога зв'язала Рузаєвку та Пензу. Гілку від Петровська було продовжено до станції Привольська поблизу міста Вольськ. Ще одне відгалуження від Аткарська пройшло до села Баланда Аткарського повіту (нині місто Калінінськ Саратовської області).

3.3. Авіасполучення

26 березня 1923 року в Харкові було засновано акціонерне товариство «Укрповітрошлях», одним із завдань якого була організація регулярних авіарейсів¹. Літаки злітали з іподрому у Сокільниках. Тобто іноді це був аеродром, а в інший час тут проводилися змагання та тренування коней.

25 травня 1924 року було відкрито перші регулярні пасажирські лінії «Укрповітряного шляху»: Харків – Полтава – Київ та Харків – Кіровоград –

¹ Мараєв Р. В., Андерсон Л. Украинское акционерное общество воздушных сообщений «Укрвоздухпуть» // АэроХобби : журнал. 1994. № 4.

Одеса. Ціна квитка до Києва становила 25 рублів, до Одеси – 60 рублів. Оскільки літаки робили проміжну посадку у Полтаві, пасажери могли купити квиток до цього міста за 15 рублів¹.

1926 року на базі авіамайстерень «Укрповітряшляху» було організовано Авіазавод імені Раднаркому УРСР. Розвиток авіаційного виробництва у Сокільниках вимагав перенесення цивільного аеропорту. Для нього було обрано місце за 12 кілометрів на південь від центру міста, за селищем Основа².

1928 року з Харкова почали виконуватись перші міжнародні рейси за маршрутом Харків – Тегеран.

Поєднання в одному місці аеропорту та іподрому призвело до кількох інцидентів із людськими жертвами. Найвідоміший стався 19 травня 1926 року з літаком Дорньє Комета III (Dornier Komet III). Після зльоту з Харкова пілоти виявили витік масла та вирішили повернутися, однак у момент посадки на території аеропорту вже почалися стрибки. Щоб уникнути зіткнення з кіньми, льотчик звернув убік. Літак зачепив дерево крилом і впав на трибуну. В авіакатастрофі загинули пілот, бортмеханік та двоє пасажирів. Зрештою влада вирішила перемістити аеропорт в інше місце. Новий аеродром отримав ім'я Харків-Основа за назвою залізничної станції Основа за 3,5 км.³

Новий аеропорт почав працювати 6 грудня 1932 року. Він включав ґрунтову злітно-посадкову смугу, двоповерховий будинок аеровокзалу та інші наземні служби. Звідси літаки літали до Києва, Москви, Тбілісі, Сімферополя, Ростова, Сталіно (тодішня назва Донецька), Маріуполя, Одеси, Сочі, Мінеральних вод. У серпні 1933 року аеропорту було присвоєно ім'я Павла Постишева (див. Додаток Г).

¹ Троценко А.М. Аеропорти України. URL: <https://airhubstore.com/ru/book-lytopys-aeroportiv>

² Мараев Р. В., Андерсон Л. Украинское акционерное общество воздушных сообщений «Укрвоздухпуть» // АэроХобби : журнал. 1994. № 4.

³ Большая энциклопедия транспорта / под ред. А. Г. Братухина. Москва: машиностроение, 1995. Т. 2. 400 с.

У 1936 році аеропорт був визнаний найкращим у СРСР. У цьому році пасажиропотік повітряних ліній у Харкові склав 9437 осіб при загальній кількості рейсів 5529. Такий невеликий пасажиропотік пояснюється малою місткістю повітряних суден довоєнного часу.

У передвоєнні роки в Харківському аеропорту здійснювали посадку транзитні рейси, що проходили з Москви та Ленінграда до Криму та Кавказу. Тут приземлявся найбільший у світі пасажирський літак тих років, шестимоторний гігант ПС-124 (Пасажирський літак заводу № 124 або АНТ-20біс), який виконував рейси Москва – Харків – Мінеральні Води¹.

Поява авіасполучення у Харкові на початку 1920-х років стала важливою віхою у розвитку міста, що значно розширило його транспортні можливості та сприяло його перетворенню на потужний економічний і культурний центр України. Заснування акціонерного товариства «Укрповітрошлях» 26 березня 1923 року ознаменувало початок систематичного розвитку авіаційного транспорту у місті. Організація регулярних авіарейсів стала революційним кроком, який прискорив переміщення пасажирів і вантажів між основними містами регіону та на міжнародних маршрутах. Це дало новий поштовх економічному та інфраструктурному розвитку Харкова і стало символом технічного прогресу того часу.

¹ Гражданский воздушный флот СССР. Статистико-экономический справочник за 1934-1936 / сост. В. П. Ключарев. Москва: СоюзОргУчёт, 1936. 203 с.

ВИСНОВКИ

Отже, у ході дослідження вдалося дійти певних висновків.

1. По-перше, дослідивши історіографію та джерельну базу дослідження, можемо сказати, що історії розвитку громадського транспорту в м. Харків присвячено чимало праць вітчизняних науковців, тоді як кількість виявлених нами робіт безпосередньо з історії використання приватних автомобілів у місті Харкові вкрай обмежена.

Джерельна база дослідження складається з джерел різного характеру, що дає змогу говорити про достовірність отриманих результатів дослідження. Це, насамперед, постанови міської думи, щодо питань розвитку громадського транспорту, статистичні данні міського управління, також важливими джерелами стали путівники по місту, різноманітні довідники, матеріали місцевої преси, художня література та ін.

2. З'ясовано, що з кінця XIX ст. в світі відбувається активний розвиток автомобілебудування, що суттєво вплинуло на міста.

Місто Харків в цьому плані також є вельми показовим. Перші авто на вулицях міста з'явилися на початку XX ст. Це були іноземні автомобілі. З часом з імпортованих деталей саме у Харкові зібрали перші радянські Ford-A та Ford-AA. 1929 року було створено Харківський автоскладальний завод (ХАСЗ), з якого офіційно розпочалася українська автопромисловість. Втім, особистий автомобіль для радянських громадян тривалий час залишався відвертою розкішшю. Радянські автомобілі призначалися насамперед для казенного використання радянськими чиновниками.

3. Щодо розвитку громадського транспорту, то першим прототипом громадського транспорту у м. Харків можна вважати приватних візників. В останній третині XIX ст. почали реалізовувати різні проєкти кінної залізниці – громадського транспорту, у якому вагон по рейкових коліях тягла пара коней. У липні 1906 р. у Харкові було запущено електричний трамвай. Вже до 1914 р.

трамвай за обсягом перевезень став основним видом міського транспорту, повністю витіснивши кінну залізницю. Переживши революцію та Першу світову війну, трамвай залишився основним видом громадського транспорту і в 30-х рр. XX ст.

Офіційно перший регулярний автобусний маршрут у Харкові було відкрито 6 червня 1910 року. Втім ця історія була короткою (курсання цих автобусів припинилося у 1911 році). Регулярне автобусне сполучення, через роки воїн та революцій повернулося до Харкова лише у 1925 році. У березні 1939 р. до Харкова прийшли перші тролейбуси (10 ЯТБ-4). 5 травня 1939 р. було відкрито першу лінію харківського тролейбуса, а восени – ще дві. Автобуси та тролейбуси позначили транспортні новації в цей час.

З 1932 року від Харківського мосту до Журавлівки річкою Харків курсували два моторні човни на 10-24 пасажирів кожен. Через рік до них додалися й водяні катери, що з'єднують околиці міста із центром. Один водний трамвай вміщував 40 пасажирів – всього таких було 10.

4. З початку XX століття активно розвивається міжміське та міжнародне транспортне сполучення у Харкові – дорожнє та залізничне, виникають перші спроби авіасполучення. Завдяки цьому Харків стає важливим дорожньо-вузловим центром, крізь який забезпечує не лише пересування населення імперії, але й товарообіг.

5. Загалом, можна виділити такі аспекти впливу транспорту на розвиток міста Харків у досліджуваний період:

- Економічний розвиток: розвиток транспорту, зокрема залізничного та трамвайного сполучень, сприяв зростанню промисловості та торгівлі в місті. Транспорт забезпечував швидке та ефективне перевезення товарів, що сприяло збільшенню виробництва та розвитку міської інфраструктури.

- Розширення та зміна міського простору: запровадження трамвайних мереж та автобусного сполучення, побудова залізниць приводила до розширення меж міста та формування нових промислових та житлових районів.

Міста почали зростати, з'явилися нові будівлі, інфраструктура та об'єкти громадського призначення.

- Соціокультурний вплив: транспорт сприяв посиленню комунікації, забезпечував зручний доступ до культурних та освітніх закладів, що сприяло підвищенню рівня освіченості та культурного розвитку мешканців міста. Можливість швидко діставатися до міських парків, театрів, музеїв та інших закладів стимулювала розвиток громадянського суспільства.

- Покращення якості життя: розвиток громадського транспорту сприяв покращенню якості життя мешканців Харкова. Можливість швидко пересуватися по місту зменшувала час, потрібний для дороги на роботу та відпочинку.

Отже, транспорт відігравав ключову роль у формуванні та розвитку Харкова у кінці XIX та на початку XX століття, створюючи сприятливі умови для економічного, соціокультурного та географічного розвитку міських територій.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ І ЛІТЕРАТУРИ

Джерела:

1. Автозавод в Харькове URL: <http://balakliets.kharkov.ua/siuzhety-tekhnovedeniia/avtozavod> (дата обращения 22.05.2020)
2. Автомобили в Харькове. *Южный Край*. 1901. 1 (14 февраля), четверг. № 6920. С. 3.
3. Автомобиль Луцкого URL: <https://www.zr.ru/content/articles/783310-krah-inzhenera-luckogo/> (дата обращения 05.05.2020)
4. Автомобильное движение в г. Харькове. *Южный Край*. 1908. 8 (21) апреля, вторник. № 9355. С. 4.
5. Автомобильное движение. *Утро*. 1907. 11 августа, суббота. № 211. С. 3.
6. Автомобильное сообщение. *Южный Край*. 1908. 17 (30) января, четверг. № 9287. С. 6.
7. Архив журнала «За рулем». URL: <https://www.zr.ru/archive/zr>
8. Билет извозчику в 1795 году. *Русская старина*. 1896. Т. 85. № 1. С. 122-124.
9. Большая энциклопедия транспорта / под ред. А. Г. Братухина. Москва: машиностроение, 1995. Т. 2. 400 с.
10. Всемирная иллюстрация : еженедельный иллюстрированный журнал. Санкт-Петербург, 1869-1898. URL: lib.sptl.spb.ru/ru/nodes/2454-vsemirnaya-illyustratsiya-1869-1898
11. Всероссийская трамвайная конференция 1922 года. URL: www.el-history.ru/node/384
12. Горе-автомобили. *Южный Край*. 1908. 19 августа (1 сентября), вторник. № 9464. С. 4.
13. Городская дума. Заседание 7 марта. Южный Край. 1907. 9 (22) марта. № 9033. С. 4-5.

- 14.Гражданский воздушный флот СССР. Статистико-экономический справочник за 1934-1936 / сост. В. П. Ключарев. Москва: СоюзОргУчёт, 1936. 203 с.
- 15.Заседание городской думы. *Утро*. 1907. 9 марта, пятница. № 89. С. 3.
- 16.Заседание городской думы. *Южный Край*. 1907. 8 (21) марта, четверг. № 9032. С. 5.
- 17.Заседание губернского по земским и городским делам присутствия. *Южный Край*. 1911. 20 апреля (3 мая), среда. № 10271. С. 3.
- 18.Интересное заявление. *Южный Край*. 1907. 11 (24) августа, суббота. № 9157. С. 4.
- 19.К автомобильному движению в Харькове. *Харьковские губернские ведомости*. 1908. 12 июня, четверг. № 130. С. 2-3.
- 20.К трамвайному вопросу. *Утро*. 1908. 12 сентября, пятница. № 538. С. 4.
- 21.К трамвайному вопросу. *Утро*. 1908. 23 октября, четверг. № 573. С. 5.
- 22.Каталог автомобилей «ALLCARINDEX». URL: <https://www.allcarindex.com/> (дата обращения 20.04.2020)
- 23.Концессии в жилищном строительстве, коммунальном и транспортном хозяйстве России и СССР: документы и материалы. Волгоград: Волгоградское Научное изд-во, 2006. С. 151.
- 24.Кривошеев В. Есть в Харькове что-то от лязга трамвая. URL: <https://stihi.ru/2024/09/05/4561>
- 25.Мараев Р. В., Андерсон Л. Украинское акционерное общество воздушных сообщений «Укрвоздухпуть» // *АэроХобби* : журнал. 1994. № 4.
- 26.Население планеты Земля (Статистика,1900 год) URL: <https://www.unian.net/world/10638798-the-atlantic-kolichestvo-lyudey-na-zemle-prekratit-rasti-cherez-80-let.html> (дата обращения 21.04.2020)
- 27.Обязательный указ про содержание конной железной дороги в г. Харькове. *Харьков транспортный*. URL: <https://gortransport.kharkov.ua/tram/konka/>

- 28.Осинский Н. «Американский автомобиль или российская телега». *"Правда" и "Беднота"*. М., 1927. С. 5-71.
- 29.Открытие нового дачного театра в роще «Померки»: рекламное объявление. *Утро*. 1908. 29 июня, воскресенье. № 477. С. 2.
- 30.Офіційний сайт регіональної філії «Південна залізниця» ПАТ «Укрзалізниця». URL: <https://www.pz.gov.ua/pstan>
- 31.Поляновський М. Пригода на Босфорі. URL:
- 32.Последние извозчики Москвы. *Вечерняя Москва*. 1934. № 297 (3326).
- 33.Постановление харьковской городской думы. *Южный Край*. 1911. 26 февраля (11 марта), суббота. № 10228. С. 6.
- 34.Проект О. Сафонова. URL: <https://dzen.ru/a/Zl1OMdA-jxLsxnqz>
- 35.Просьба об эксплуатации автомобилей. *Южный Край*. 1903. 14 (27) марта, пятница. № 7672. С. 3.
- 36.Резолюция императора Николая I. URL: https://company.rzd.ru/ru/9453/page/1417801?id=4&article_id=85
- 37.Реклама швейной машинки в каталоге Montgomery Ward & Company, 1903 г. URL: <https://www.bbc.com/russian/features-48237409> (дата обращения 21.04.2020)
- 38.Решение императора Николая I произвести изыскания и составить проект устройства шоссе от Орла до Харькова. URL: <https://mh.rosavtodor.gov.ru/eye/page/1/326311>
- 39.Собрание по трамвайному вопросу. *Южный Край*. 1908. 21 октября (3 ноября), вторник. № 9517. С. 4.
- 40.Собрание по трамвайному вопросу. *Южный Край*. 1908. 22 октября (4 ноября), среда. № 9518. С. 4-5.
- 41.Список автомобилей, производившиеся в 1906 году URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%8F:%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D0%B8,%D0%BF%>

- D1%80%D0%B5%D0%B4%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%B2%D0%BB
%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%B2_1906_%D0%B
3%D0%BE%D0%B4%D1%83 (дата обращения 22.04.2020)
- 42.Список автомобилей, производившиеся с 1890 по 1899 годы.
URL:https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%8F:%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D0%B8_1890-%D1%85_%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D0%B2 (дата
обращения 21.04.2020)
- 43.Справочник "Современное хозяйство г. Харькова": в 2 вып. /. Харьков.
гор. обществ. упр. Харьков: Просвещение, 1914. Вып. 1. 303 с.
- 44.Статистические данные Харьковской городской управы за 1919 год. URL:
archives.kh.gov.ua/wp-content/uploads/2016/11/ф-51.pdf
- 45.Статьи по истории подвижного состава. URL: <https://khar-troll.at.ua/blog/1-0-1>
- 46.Трамвайный вопрос. *Южный Край*. 1906. 1 (14) декабря, пятница. №
8953. С. 4.
- 47.Трамвайный вопрос. *Южный Край*. 1908. 22 октября (4 ноября), среда. №
9518. С. 5.
- 48.Тролейбус вийшов на лінію. Харківському тролейбусу – 30 років.
Вечірній Харків, 1969.
- 49.Троценко А.М. Аеропорти України. URL: <https://airhubstore.com/ru/book-lytopys-aeroportiv>
- 50.Указ о строительстве железнодорожной линии Москва – Орел. URL:
<https://historical-baggage.ru/post/vokzal-serpuhova-953>
- 51.Харьков «прогрессирует». *Южный Край*. 1908. 24 июня (7 июля),
вторник. № 9418. С. 4.
- 52.Харьков и губерния на страницах газеты "Южный край" Выпуск 8. URL:
<https://www.calameo.com/books/000632945e52079acd2fc>

53. Харьков транспортный. URL: <https://gortransport.kharkov.ua>
54. Харьков транспортный. URL: <https://gortransport.kharkov.ua/tram/konka/>
55. Ходатайство о разрешении автомобильного движения. *Утро*. 1907. 15 февраля, четверг. № 70. С. 3.
56. Частное совещание по трамвайному вопросу. *Утро*. 1908. 22 октября, среда. № 572. С. 4-5.
57. Энциклопедия советских автомобилей. URL: autooussr.com; Энциклопедия автомобилей. URL: <https://avtoclassika.com>
58. Эстафета в надежных руках: Очерк истории Харьковского ордена Трудового Красного Знамени трамвайно-троллейбусного управления имени 60-летия Советской Украины. Х., *Прапор*, 1983 г.
59. Харьков транспортный. URL: <https://gortransport.kharkov.ua> (дата обращения 21.03.2023)
60. Южная железная дорога. URL: <https://rzd.ru/info/articles/yuzhnaya-zheleznyaya-doroga/>
61. Яворский П.К. Требования, которым должен удовлетворять автомобиль. Киев, 1913.
62. Benz Patent Motor Car, 1886 – 1894. URL: <https://archive.vn/20170330094955/https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/en/instance/ko/Benz-Patent-Motor-Car-1886---1894.xhtml?oid=4373#selection-1801.0-1801.34>

Література:

63. Багалея Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования (1655 – 1905): истор. монография: в 2 т.: Т. 2 Репринт. изд. Х., 1993. 982 с.
64. Баранова Е.В. «Автомобильный транспорт в начале XX века». Вестник ТГУ, выпуск 12(92), 2010. С. 259-262.
65. Бахтинський Ф. Від “конки” до трамваю // Глобус. 1933. № 2. С. 15.

66. Богатчук С.С. Залізничний транспорт України у другій половині XIX – на початку XX ст. (соціально-економічний аспект): Автореферат дис... канд. іст. наук. К., 2000. 18 с.
67. Боженко А. Статя на рельсы: как зарождался общественный транспорт Харькова. URL: <https://www.prostranstvo.media/staty-na-rejky-iak-zarodzhuvasia-hromadskyj-transport-kharkova/>
68. Вітченко В.І., Іващенко В.Ю. Харківський електротранспорт: конка, трамвай, тролейбус (До 100-річчя Харківського трамваю). Х., 2006. 98 с.
69. Веклич В. Ф., Збарский Л. В. Проблемы и перспективы развития трамвайного транспорта в Украинской ССР. К.: Общество «Знание» УССР, 1980. 400 с.
70. Воліков В. В., Вдовиченко В. О. Транспортна інфраструктура Харкова (аналіз стану та основні тенденції). *БІЗНЕСІНФОРМ*. №12 '2017. С. 292-299.
71. Григорьев Д. Хроники большого автопробега. Харків: «Типография Артель», 2011. 127 с.
72. Губин Д. Москва – Симферополь через Харьков: краткая история Южной железной дороги. URL: <https://ukraina.ru/20240603/1023765438.html>
73. Домановський А., Олешко Н. Автомобільний громадський транспорт у Харкові на початку XX ст.: проєкти та перші спроби реалізації (за матеріалами місцевої преси). *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна*, 2020. Серія «Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки», Вип. 30. С. 108-137.
74. Дорога в молодом советском государстве. URL: <https://mh.rosavtodor.gov.ru/departament/ob-upravl/istoricheskaya-spravka/doroga-v-molodom-sovetskom-gosudarstve>
75. Ивченко А. Ф. История Харьковского конного трамвая. К 125-летию Харьковской конки. Х., 2007. 190 с.

76. Информация про автомобиль Ford Model K.
URL:https://web.archive.org/web/20020625074514/http://www.ritzsite.net/FORD_1/03_eford.htm (дата обращения 22.04.2020)
77. Информация про автомобиль Peugeot Type 3. URL:
https://ru.wikipedia.org/wiki/Peugeot_Type_3 (дата обращения 07.03.2020)
78. Информация про автомобиль Peugeot Type 3. URL: <https://www.peugeot-tver.ru/peugeot-type-3/> (дата обращения 21.04.2020)
79. Информация про автомобиль Peugeot Type 4. URL: <https://peugeot-tver.ru/peugeot-type-4/> (дата обращения 21.04.2020)
80. Информация про автомобиль Peugeot Type 5. URL: <https://www.peugeot-tver.ru/peugeot-type-5/> (дата обращения 21.04.2020)
81. Информация про автомобиль Rolls-Royce 40/50HP Silver Ghost. URL:
<https://avtoblog.ua/news/pervyj-rolls-royce-silver-ghost-prodan-za-rekordnuju-tsenu> (дата обращения 22.04.2020)
82. Информация про автомобиль Ford Model A. URL:
[https://ru.wikipedia.org/wiki/Ford_Model_A_\(1903\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Ford_Model_A_(1903)). (дата обращения 21.04.2020)
83. Информация про автомобиль Ford Model A.
URL:https://web.archive.org/web/20020616073757/http://www.ritzsite.net/FORD_1/02_eford.htm (дата обращения 21.04.2020)
84. Истомина Э. Г. Пути сообщения России в XVII – начале XIX вв. URL:
https://statehistory.ru/books/kollektiv-avtorov_Rossiyskaya-Imperiya-ot-istokov-do-nachala-XIX-veka---Ocherki-sotsialno-politicheskoy-i-ekonomicheskoy-istorii/21
85. История инженерной деятельности. Развитие автомобилестроения: учеб. пособие / А. Н. Туренко, В. А. Богомолов, В. И. Клименко, Д. Н. Леонтьев; М-во образования и науки Украины, ХНАДУ. Харьков: ХНАДУ, 2016. 191 с.
86. История Киева: в 2 томах. Т. 1. Киев, 1963.

- 87.История развития средств связи на Харьковщине. Т.2. Почта. Х., 2003.
- 88.Історія автомобіля: посібник / М. І. Садовий, О. М. Трифонова ; Кіровоград. держ. пед. ун-т ім. Володимира Винниченка. Кропивницький: КДПУ ім. В. Винниченка, 2017. 87 с.
- 89.Киевский трамвай за сорок лет, 1892–1932. Киев, 1933. 160 с.
- 90.Кузнецова А.П. История дорожных знаков. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/istoriya-dorozhnyh-znakov.pdf>
- 91.Кульчицкий С.В. Развитие железнодорожного транспорта на Украине в дореволюционный период: Автореф. дис... канд. эк. наук. К.,1963, 18 с.
- 92.Машкевич С. сторія Київського міського транспорту. Кінець XIX – початок XXI ст. 2020. URL: <https://varto.kiev.ua/shop/books/istoriia-kiyivskogo-miskogo-transportu-kinets-xix-pochatok-xxi-st-stefan-mashkevich/>
- 93.Машкевич С.В. Київський міський транспорт (кінець XIX – початок XXI ст.): Історія становлення та функціонування. Дис... доктора історичних наук за спеціальністю 07.00.01 – “Історія України”. Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київський національний університет імені Тараса Шевченка. Київ, 2019.
94. Начало автопромышленности в Украине и Харькове. URL: <http://autoconsulting.ua/article.php?sid=45185> (дата обращения 20.05.2020)
- 95.Парамонов А.Ф. Автоаварии 1913 г. URL: <https://otkudarodom.ua/ru/avtoavarii-1913-g> (дата обращения 24.04.2020)
- 96.Парамонов А.Ф. Автомобиль Еременко. URL:<https://otkudarodom.ua/ru/avtomobil-eremenko> (дата обращения 24.04.2020)
- 97.Парамонов А.Ф. Первые упоминания об автомобиле в Харькове 1897. URL: <https://otkudarodom.ua/ru/1897-god-pervye-upominaniya-ob-avtomobile-v-harkove-paramonov> (дата обращения 24.04.2020)
98. Парижское такси URL: <https://www.planeterenault.com/1-gamme/4-collection/4664-taxi-marne/> (дата обращения 21.04.2020)

99. Первое авто-такси.
URL:<https://media.daimler.com/marsMediaSite/instance/ko.xhtml?oid=9913446&filename=The-worlds-first-motorized-taxi-cab--built-by-Daimler-Motore>
100. Первый гоночный автомобиль Daimler Phönix. URL:
<https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/en/instance/ko/Daimler-Phoenix-car-1897---1902.xhtml?oid=5982> (дата обращения 21.04.2020)
101. Прокофьева Е.Ю. «Историографический обзор истории отечественной автомобильной промышленности». *Известия Самарского научного центра Российской академии наук*. Т. 11 №2. 2009. С. 257-261.
102. Реєнт О., Сердюк О. Перша Світова війна і Україна. К.: Генеза, 2004. 480 с.
103. Розалиев В.В. История трамвая и троллейбуса Ярославля. М, Издательский центр РГГУ, 2002. 250 с.
104. Симонов Н. С. Развитие электроэнергетики Российской империи: предыстория. *ГОЭЛРО*. М., 2016. С. 60-77.
105. Струве А. Е. Киевская городская железная дорога (трамвай). Санкт-Петербург, 1891. 4 с.
106. Струве А. Е. Описание устройства электрической железной дороги на городских улицах. СанктПетербург, 1891. 15 с.
107. Троицкая Н. А., Круглова А. А., Мороз Д. А. Начало развития транспорта общего пользования, или История развития таксомоторных перевозок. *Автотранспорт: эксплуатация-обслуживание-ремонт*. 2021. №5. С. 5.
108. Уклонова А. Интересная история: харьковский трамвай. URL:
<https://kharkovgo.com/articles/interesnye-istorii-harkovskij-tramvaj/>
109. Украинская советская энциклопедия / Под ред. О. К. Антонов и др. К.: Главная редакция Украинской Советской Энциклопедии, 1984. Т. 11. кн.1 С. 225.

110. Успенский Л. Записки старого петербуржца (глава «Конка»). Л.: Лениздат, 1970.
111. Устинова И.А. Описание города Харькова. Путеводитель по Харькову. 1881. 362 с.
112. Федосюк Ю. Что непонятно у классиков, или энциклопедия русского быта. Гл.12: На чем передвигались. Средства передвижения. М.: Издательство «Флинта», 2012. 245 с.
113. Форма кузова легкового автомобиля. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D0%BE%D1%80%D0%BC%D0%B0_%D0%BA%D1%83%D0%B7%D0%BE%D0%B2%D0%B0_%D0%BB%D0%B5%D0%B3%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B3%D0%BE_%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D1%8F#%D0%A0%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B8%D0%BE%D0%B4 (дата обращения 21.04.2020)
114. Шляхтинский К. В. Россия: гении и дороги. М., 2007. 560 с.
115. Шугуров Л.М., Ширшов В.П. Автомобили страны Советов. М., 1983. 128 с.
116. Beesley M. E. Transport, Research and Economics // Journal of Transport Economics and Policy. 1989. Vol. 23. No. 1. P. 17–28.
117. Button K. Transport Economics. 3rd ed. Cheltenham, 2010. 511 p.
118. Cheape C. W. Moving the Masses: Urban Public Transport in New York, Boston and Philadelphia, 1880–1912. Cambridge, 1980. 285 p.
119. David H. Hamer. History and Transportation: Cities, Mobility and the Modern Urban Condition. New York: Routledge, 2009.
120. Davidson G. & Campbell M. Transport and Urban Development. London: Routledge, 1991.
121. Eckermann, Erik (2001) [1989]. "The Pioneering Era and Coming of Age — 1885 -to 1918". Vom Dampfwagen zum Auto [World History of the

- Automobile]. Peter L. Albrecht, translator (English ed.). Warrendale, PA USA: Society of Automotive Engineers. pp. 32–33.
122. Georgano G.N. Cars: Early and Vintage, 1886-1930. (London: Grange-Universal, 1990). 24 p.
 123. Giuliano, G., Small, K. A. Is the Journey to Work Explained by Urban Structure? // Urban Studies. 1993. Vol. 30. Issue 9. P. 1485–1500.
 124. Graham Haughton. Sustainable Cities: An Introduction. London: Routledge, 1997.
 125. Grübler A. The rise and fall of infrastructures: dynamics of evolution and technological change in transport. Heidelberg – New York, 1990. 305 p.
 126. Hall P. Cities in Civilization: Culture, Technology, and Urban Order. London: Weidenfeld & Nicolson, 1998.
 127. Jean-Paul Rodrigue. The Geography of Transport Systems. New York: Routledge, 2013.
 128. Kelly John R. Railways and Urban Development in Nineteenth-Century America. Cambridge: Cambridge University Press, 1970.
 129. Levinson D. Urban Transport Systems: Choices for Communities. London: Routledge, 2012.
 130. Mirás-Araujo, J. The Spanish Tramway as a Vehicle of Urban Shaping: La Coruña, 1903–1962 // The Journal of Transport History. 2005. Vol. 26. No 2. P. 20–37.
 131. Peter Newman, Jeffrey Kenworthy. Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence. Washington, D.C.: Island Press, 2003.
 132. Robert Cervero. The Transit Metropolis: A Global Inquiry. Washington, D.C.: Island Press, 1998.
 133. Wilson Casey Firsts: Origins of Everyday Things That Changed the World 2009.
URL:<https://books.google.by/books?id=OXT0MyOjhnIC&pg=PT227#v=onepage&q&f=false> (дата звернення 21.03.2023)

134. Wilson Casey Firsts: Origins of Everyday Things That Changed the World
2009. URL: <https://books.google.by/books?id=OXT0MyOjhnIC&pg=PT227#v=onepage&q&f=false> (дата звернення 21.04.2020).
135. Yago G. The Decline of Transit: Urban Transportation in German and US Cities, 1900–1970. New York, 1984. 293 p.

ДОДАТКИ ДОДАТОК А

Таблиця 1

Аналіз випуску нових моделей автомобілів та їх кількості за 1900-1902 рік

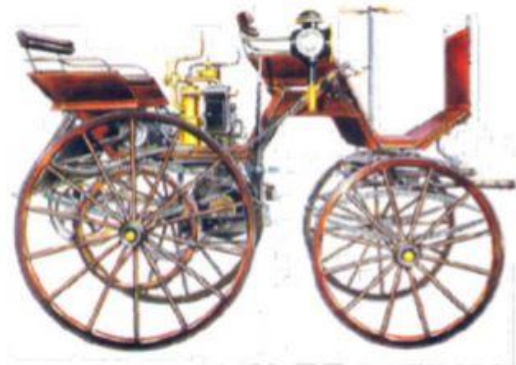
Рік випуску	Модель	Тип кузова	Потужність, л.с	Макс. швидкість, км\год	Кількість випущених авто	Примітки
1900-1901	Fiat 6 HP	Фаетон	10	45	20	
1901	Fiat 8 HP	Відкритий	8	45	80	
1901-1902	Fiat 12 HP	Фаетон	12	78	106	
	Fiat 12 HP Corsa		28	90		спортивна версія
1901-1902	Oldsmobile Curved Dash	Відкритий	4		650	Ціна складала US\$ 650
1902	Benz Tonneau	Відкритий	9-20	40-60		
1901-1902	Paul-Daimler-Wagen	Фаетон	8	45		Під час Другої світової війни усі зразки, що зберігалися в колекції концерну Daimler-Benz, було втрачено.
1902	Benz Parsifal	Фаетон	8	40		
1902	Benz Tonneau	Фаетон	9-20	40-60		

1902	Fiat 24-32 HP	Торпедо	24-32	75	400	Перший спеціально створений гоночний автомобіль.
1902	Mercedes Simplex	Фаєтон	40	112		модельний ряд «Mercedes Simplex» складався з полегшених гоночних автомобілів та комфортабельних, багатомісних сімейних транспортних засобів.
Загалом					1256	

ДОДАТОК Б

АВТОМОБІЛІ

Перші автомобілі



(слева направо) В.Лоренц, Б. Луцкий, В. Майбах, Г. Даймлер в июне 1898 года на Всемирной выставке в Париже около грузовика "Даймлер" грузоподъемностью 5 тонн с двухцилиндровым двигателем мощностью 10 л.с. Фото из архива "Даймлер-Бенц-Музеум"

Дані із довідника «Народне господарство СРСР за 1913-1954 р.р»

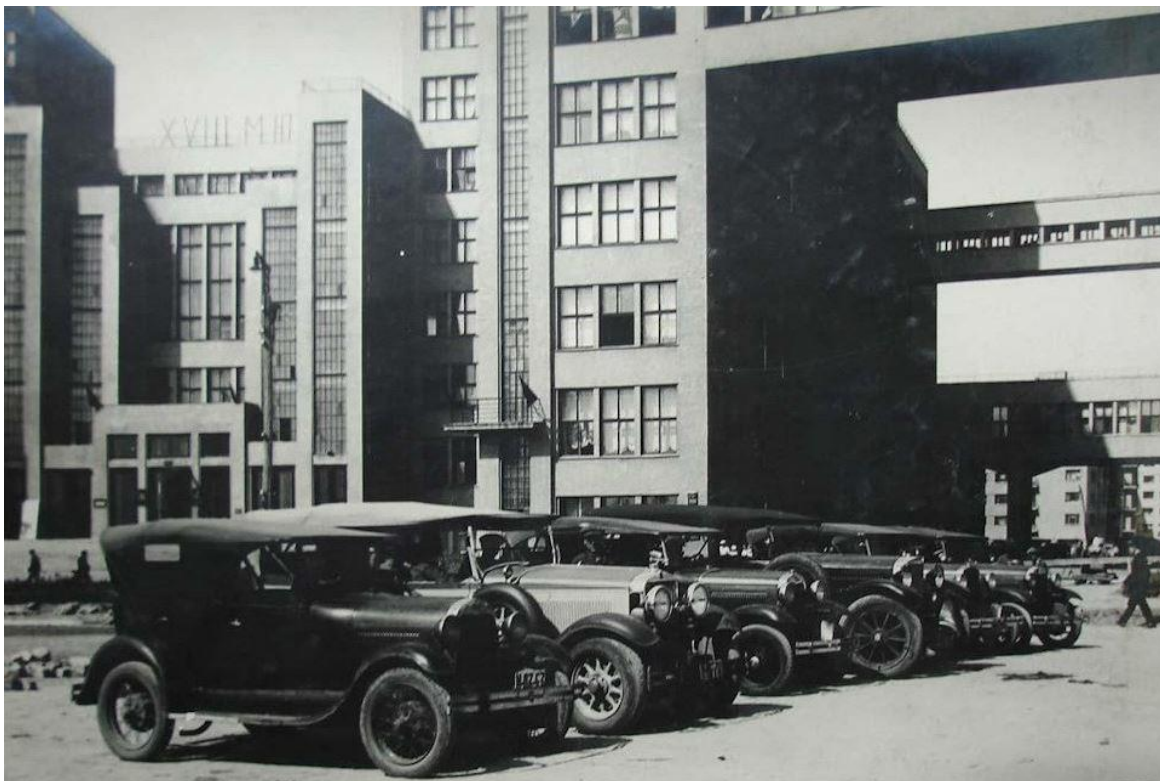
- 50 -

РАСЕКРЕЧЕНО 65
~~Секретно~~

ПРОИЗВОДСТВО АВТОМОБИЛЕЙ ПО СССР
(в тысячах штук)

Г о д ы	В с е г о	В т о м ч и с л е	
		грузовых	легковых
1928	0,7	0,7	-
1929	1,4	1,2	0,1
1930	3,4	3,2	0,2
1931	4,0	4,0	-
1932	23,9	23,7	0,03
1933	49,7	39,1	10,3
1934	72,4	54,6	17,1
1935	96,7	76,9	19,0
1936	136,5	131,5	3,7
1937	199,9	180,3	18,3
1938	211,1	182,4	27,0
1939	201,7	178,8	19,6
1940	145,4	136,0	5,5

Автомобілі біля Держпрому, на початку 30-х років



АМО-Ф-15



АМО-Ф-15 (1924–1927), автомобиль первой промышленной серии. Разработан на базе итальянского Fiat 15 ter с ощутимыми модификациями, поскольку Fiat 15 ter производился с 1913 года и к 1924-му порядком устарел. Отметим, что только первых 10 машин были окрашены красным, а вообще все АМО-Ф-15 выпускались зелёными :)

Ford-A харківського складання



Форд-карета, зібрана на Харківському авто-складальному заводі

*Ford model A Tudor Sedan 55-А харьковской
сборки...*

Примітка в журналі «Авто та шляхи», 1932 г., № 22 автозавод

Харківський авто-складальний

ТАСІН

Завод має трохи довшу, але початкову долю. Він єдиний, як автозбирний, призначений для збирання автомобілів з частин нижньогородського автозаводу.

Заснували завод люди, що походили з автозаводу. Серед них треба назвати т.т. Волон'янова та Амброва, сучасного і теперішнього директора заводу. 1929 року заснователі одержали на околиці Харкова заломсервовану рафінерню. Тоді передбачалося, що нижньогородський автозавод озиватиметься значно швидше, ніж це відбулося потім. Треба було чекати на швидкий прихід авточастин. Установлення з рафінерні вислизало і в опустілих цехах почали гарячково опановуватися до збирання автомобілів.

Майже без верстатів, з саморобним струменом, на заводі почали збирати форди. Вже тоді було ясно, що люди віддано люблять цю справу не терміни кожного зовнішнього. Недосвідченість швидко відступала перед навчанням, на околиці відсутність технічних засобів з успіхом опановувалися щирою самовідданістю.

Явна річ, спочатку було трудно, зана річ, не телос рахунків безсонним ночам, бурхливим до-
бам, віддаваним заводу.

У цехах, де гнали цехи, не було опалення, вимку, не було потрібного устаткування. Не дивлячись на це, з фордівських частин завод зібрав біля 100 автомобілів. Далі збирання припинилося. Тоді заводський колектив вирішує будувати власні автомобілі.

Для вразку береться ваговіс «Лянтіо». За чотири місяці—вечувало короткий термін конструктори заводу виготовили повні робочі рисунки чотирьохтонного ваговоза «У-4». За основу першої машини береться рама з «Лянтіо», бо таку раму не можна було зробити без відповідного верстату.

Але мотор і всі деталі виготовляються на заводі, куються руками під керівництвом майстра Ратіонова, який висловився про себе, що він є «любитель цієї справи». Два ваговози «У-4» були таким чином виготовлені руками робітників.

Автомобілі на Павлівській площі у м. Харків 1900-1917 рр.



ДОДАТОК В
ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ
Приватні візники



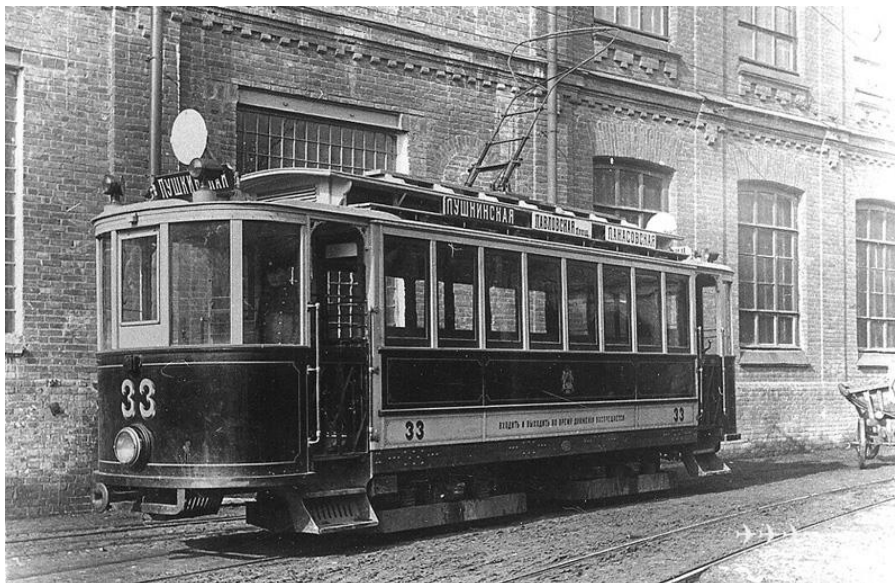
Кінна залізниця (конка) (1870 – кінець 20-х рр. XX ст.)



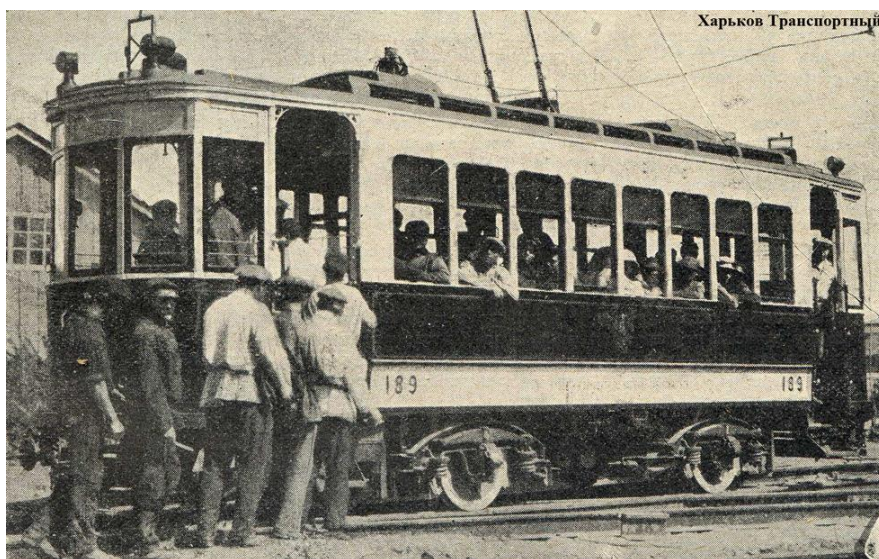
Bundesarchiv, Bild 183-891527
Fot. v. Aug. 1 1900 ca.



Трамвай з вагоном серії Ф (1906-1930 рр.)



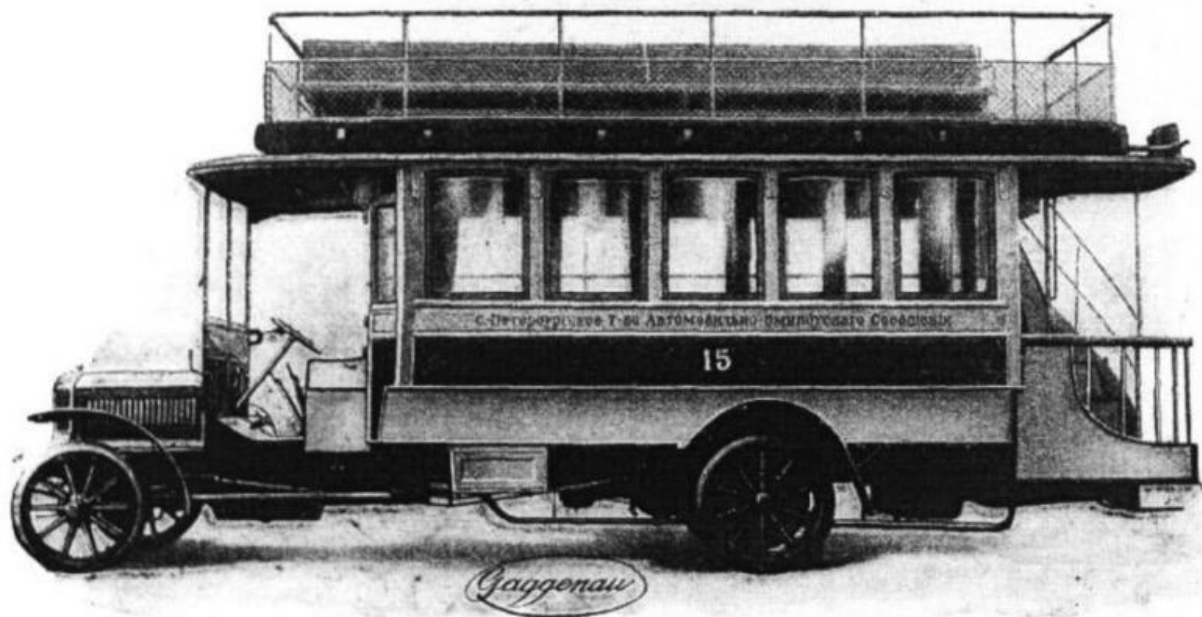
«Безфонарні» вагони (1927-1934)



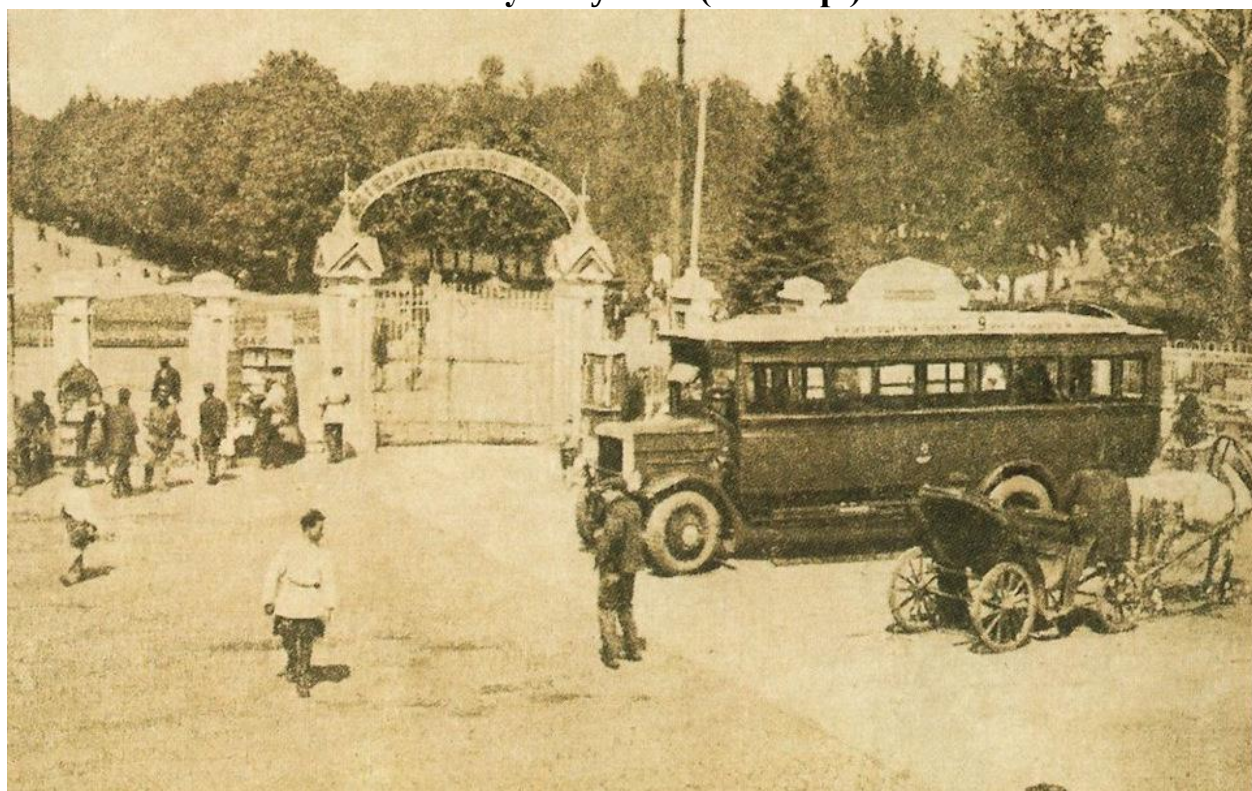
Вагони типів «Х» і «М» (з 1927 р.)



Пасажирський автобус фірми Gaggenau (1910-1911 рр.)



Автобус Leyland (з 1925 р.)



Автобус Fiat (з 1925 р.)



Німецький автобус великої місткості Buessing-Nag D2-3 (з 1929 р.)



Автобус радянського виробництва ГАЗ-0330 (з 30-х рр. XX ст.)



Тролейбус ЯТБ-4 (з 1939 р.)



Водний трамвай (1932 р.)



ДОДАТОК Г
МІЖМІСЬКЕ ТА МІЖНАРОДНЕ ТРАНСПОРТНЕ СПОЛУЧЕННЯ
Перший поїзд у Харкові (1869 рік)



Залізнодорожні шляхи біля харківського вокзалу (кінець XIX ст.)



Старий аеровокзал в аеропорту Харків



Літак Dornier Komet акціонерного товариства «Укрповітрялях»

